Bureau de la sécurité des transports du Canada

Rapport ministériel sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2008

Wendy A. Tadros
Présidente
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Josée Verner
Présidente
Conseil privé de la Reine pour le Canada

Canada

Table des matières

Section 1 : Survol 1

1.1 Message de la présidente 1
1.2 Déclaration de la direction 3
1.3 Renseignements sommaires 3
1.3.1 Raison d'être 3
1.3.2 Cadre de fonctionnement 4
1.3.3 Risques et défis 6
1.3.4 Ressources 8
1.3.5 Architecture d'activités de programme 9
1.3.6 Priorités du BST 10
1.4 Rendement par rapport aux priorités 11

Section 2 : Analyse de l'activité de programme 13

2.1 Composantes du cadre de gestion du rendement 13
2.2 Tableau de mesure du rendement 13
2.3 Ressources du BST par secteur 14
2.4 Événements de transport signalés au BST 16
2.5 Enquêtes entreprises, en cours et terminées 17
2.6 Communications de sécurité émises 18
2.7 Communiquer la sécurité des transports aux Canadiens et au monde des transports 19
2.8 Secteur maritime 20
2.8.1 Événements et taux d'accidents 20
2.8.2 Enquêtes et communications de sécurité 22
2.8.3 Mesures de sécurité prises 22
2.8.4 Liens aux ressources utilisées 22
2.9 Secteur des pipelines 24
2.9.1 Événements et taux d'accidents 24
2.9.2 Enquêtes et communications de sécurité 25
2.9.3 Mesures de sécurité prises 26
2.9.4 Liens aux ressources utilisées 26
2.10 Secteur ferroviaire 27
2.10.1 Événements et taux d'accidents 27
2.10.2 Enquêtes et communications de sécurité 29
2.10.3 Mesures de sécurité prises 29
2.10.4 Liens aux ressources utilisées 30
2.11 Secteur aérien 31
2.11.1 Événements et taux d'accidents 31
2.11.2 Enquêtes et communications de sécurité 33
2.11.3 Mesures de sécurité prises 34
2.11.4 Liens aux ressources utilisées 34

Section 3 : Renseignements supplémentaires 37
3.1 Lien du ministère avec le secteur de résultats du gouvernement du Canada ... 37
3.2 Renseignements financiers 37
3.3 Autres renseignements 40
3.4 Données sur le BST et contacts 40

Annexes 41
Annexe A – Définitions 42
Annexe B – Liens à d'autres organismes jouant un rôle dans la sécurité des transports 43
Annexe C – États financiers vérifiés 44

Liste des figures et des tableaux

Figures

Figure 1 – Événements signalés au BST 16
Figure 2 – Enquêtes entreprises, en cours et terminées 17
Figure 3 – Événements maritimes et nombre de morts 21
Figure 4 – Taux d'accidents aux navires pour les navires battant pavillon canadien 21
Figure 5 – Événements de pipeline 24
Figure 6 – Taux d'accidents de pipeline 25
Figure 7 – Événements ferroviaires et nombre de morts 28
Figure 8 – Taux d'accidents en voie principale 28
Figure 9 – Événements aéronautiques et nombre de morts 32
Figure 10 – Taux d'accidents pour les aéronefs immatriculés au Canada 33

Tableaux

Tableau 1 – Productivité dans le secteur maritime 22
Tableau 2 – Ressources dans le secteur maritime 23
Tableau 3 – Productivité dans le secteur des pipelines 25
Tableau 4 – Ressources dans le secteur des pipelines 26
Tableau 5 – Productivité dans le secteur ferroviaire 29
Tableau 6 – Ressources dans le secteur ferroviaire 30
Tableau 7 – Productivité dans le secteur aérien 33
Tableau 8 – Ressources dans le secteur aérien 35

Tableaux financiers

Tableau financier 1 – Crédits votés et législatifs 37
Tableau financier 2 – Comparaison des dépenses prévues aux dépenses réelles 39

Section 1 : Survol

1.1 Message de la présidente

Lorsqu'un accident maritime, de pipeline, ferroviaire ou aéronautique survient au Canada, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est prêt à mener une enquête exhaustive et indépendante. Voilà pourquoi les enquêteurs du BST se rendent systématiquement sur les lieux des accidents, souvent dans les conditions les plus difficiles, qu'il s'agisse de ratisser le fond de l'océan pour trouver une épave, de travailler parmi des débris dangereux ou de marcher pendant des milles sur une voie ferrée afin de récupérer des pièces clés pour promouvoir la sécurité des transports.

Lorsque notre travail est terminé, nous tenons toujours les Canadiens et Canadiennes au courant de nos résultats. Nous indiquons ce qui a causé l'accident, quels sont les enjeux sous-jacents en matière de sécurité et ce qui doit être fait pour améliorer la sécurité de notre réseau de transport. Au BST, nous croyons, dans une certaine mesure, que nos recommandations aident à sauver des vies, à préserver l'environnement et à protéger les biens des Canadiens et Canadiennes.

À cette fin, la dernière année a été encore très occupée pour le BST comme en fait foi notre rapport annuel déposé au Parlement en juin dernier. Nous avons terminé un nombre important d'enquêtes très complexes dont un certain nombre très médiatisés tout en réduisant de façon significative le nombre d'enquêtes en cours. Quel que soit l'événement, nous avons agi rapidement pour nous assurer que les leçons tirées étaient rendues publiques et communiquées aux personnes et aux organismes les mieux placés pour prendre des mesures efficaces et apporter des changements.

Je réalise que nous n'avons pas atteint complètement tous les objectifs mentionnés dans notre Rapport sur les plans et les priorités. Nous avons toutefois effectué des pas vers l'avant au niveau de nos projets prioritaires visant à mettre en place de nouvelles façons de contribuer à l'amélioration de la sécurité des transports et à renforcer la gestion interne de l'organisme. Nous avons effectué une évaluation exhaustive de notre infrastructure de la technologie de l'information (TI) et avons convenu des mesures à prendre pour consolider nos acquis et assurer la viabilité à long terme de notre Système de gestion des enquêtes et de l'information. Nous avons également effectué un examen de notre budget de base et de nos immobilisations ainsi qu'une analyse de nos données financières historiques afin de nous assurer que nous les utilisions de façon optimale pour atteindre les résultats escomptés. Ces exercices devraient commencer à porter fruits dès l'an prochain. J'ai également lancé comme défi à l'équipe de gestion du BST de trouver des moyens pour que nos recommandations soient rendues publiques et communiquées plus rapidement aux agents de changement et que leur mise en œuvre soit améliorée. Je suis heureuse de vous faire part que le travail va bon train à ce sujet.

Je demeure convaincue que le BST a joué encore cette année un rôle de premier plan afin de s'assurer que les Canadiens et Canadiennes puissent toujours profiter d'un réseau de transport parmi les plus sûrs au monde.

1.2 Déclaration de la direction

Je soumets, aux fins de dépôt au Parlement, le Rapport ministériel sur le rendement de 2007-2008 du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Le présent document a été préparé conformément aux principes de présentation des rapports énoncés dans le *Guide de préparation de la Partie III du Budget des dépenses 2007-2008 : Rapports sur les plans et les priorités et Rapports ministériels sur le rendement* :

- Il est conforme aux exigences précises de déclaration figurant dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor;
- Il repose sur le résultat stratégique et sur l'architecture des activités de programme du ministère qui ont été approuvés par le Conseil du Trésor;
- Il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable;
- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées;
- Il rend compte de la situation financière en fonction des montants approuvés des budgets des dépenses et des Comptes publics du Canada.

_____

Wendy A. Tadros
Présidente

1.3 Renseignements sommaires

1.3.1 Raison d'être

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 par le biais de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*. Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. Le seul objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport. L'objet de ces enquêtes est de constater

les causes et les facteurs contributifs des événements ainsi que les lacunes de sécurité. Le BST fait ensuite des recommandations visant à améliorer la sécurité et à réduire ou éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.

La compétence du BST s'étend à tous les événements de transport qui surviennent dans le réseau de transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline de compétence fédérale et qui se produisent au Canada et dans l'espace aérien canadien. Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes à l'étranger sur des accidents de transport mettant en cause des aéronefs, des navires ou du matériel roulant de chemin de fer immatriculés ou construits au Canada ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le BST s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

> Un événement de transport est un accident ou un incident associé à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant de chemin de fer ou d'un pipeline. Il comprend également les dangers susceptibles, de l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident si des mesures ne sont pas prises pour corriger la situation.

1.3.2 Cadre de fonctionnement

Le BST est principalement financé par le Parlement au moyen d'un crédit pour dépenses de programme, et en tant qu'établissement public, il est autorisé à dépenser les sommes reçues pendant l'année. Son fonctionnement s'inscrit dans le cadre du très vaste et très complexe réseau de transport du Canada, un réseau très dynamique et en changement constant. De nombreux particuliers et groupes concourent à la réalisation du mandat du BST. Pendant une enquête, le BST interagit directement avec :

- des particuliers comme les survivants, les témoins et les proches parents;
- des exploitants;
- d'autres organismes comme les médecins légistes, les policiers, les constructeurs, les fabricants, les propriétaires et les compagnies d'assurance;
- d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

Leur collaboration est essentielle au bon déroulement des activités du BST, que ces particuliers ou groupes fournissent des renseignements ou des services de soutien. Pour plus de détails sur le déroulement des enquêtes, consultez le site Web du BST à l'adresse www.bst.gc.ca/fr/investigation_process/index.asp.

Le BST est l'un des nombreux organismes qui s'efforcent d'améliorer la sécurité des transports au Canada et ailleurs dans le monde. Bien que le BST soit indépendant des autres ministères fédéraux du secteur des transports, il ne peut atteindre le résultat stratégique visé sans la collaboration des autres organismes. Le BST présente des constatations et fait des recommandations en vue d'inciter les autres organismes à agir, mais il n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'enjoindre les autres à agir, d'établir des règlements ou d'imposer des mesures spécifiques. Sa réussite passe par un dialogue continu, un partage de l'information et une coordination stratégique avec des organismes tels que Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne.

Le BST doit aussi demeurer continuellement en relation avec l'industrie et les organismes de réglementation étrangers, et échanger de l'information avec eux. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront ces « agents de changement » de prendre les mesures nécessaires pour remédier aux lacunes de sécurité relevées.

Le BST a établi des protocoles d'entente avec d'autres ministères du gouvernement fédéral pour la coordination des activités et la prestation de services de soutien. Ces protocoles d'entente permettent au BST d'avoir accès à divers services de soutien qui peuvent rapidement compléter les ressources internes. Les ententes conclues définissent aussi les pratiques d'exploitation afin d'assurer une bonne coordination des activités et d'éliminer les conflits qui pourraient découler de la mise en œuvre simultanée de divers mandats organisationnels. De telles ententes ont déjà été signées avec le ministère de la Défense nationale, la Gendarmerie royale du Canada, la Garde côtière canadienne, Ressources humaines et Développement social Canada et le Conseil national de recherches. Le BST a aussi établi des alliances de collaboration stratégique avec les médecins légistes provinciaux et territoriaux ainsi qu'avec certains ministères provinciaux dans le cadre d'accidents ferroviaires qui relèvent de leur juridiction.

D'autres alliances ont été établies avec d'autres pays qui comptent des organismes semblables au BST, notamment avec les États-Unis, l'Australie, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, la France, le Royaume-Uni et la République de Corée. Le BST collabore avec d'autres bureaux d'enquête situés à l'étranger en participant à des projets spéciaux d'échange de services spécialisés ou en fournissant de l'aide afin de combler les lacunes de part et d'autre. Comme il est un des chefs de file mondiaux dans son domaine, le BST partage régulièrement ses techniques, ses méthodes et ses outils d'enquête avec d'autres organismes. Par exemple, le système de dépouillement des enregistreurs de bord (RAPS), créé par le BST pour décoder et analyser les enregistreurs de données de vol (FDR) et les enregistreurs des conversations dans le poste de pilotage (CVR), est utilisé dans plusieurs pays. En collaboration avec nos partenaires, nous poursuivons également nos efforts pour développer un système de simulation des mouvements des bateaux basé sur l'information contenue dans les enregistreurs de données du voyage (appareil VDR). Le BST a aussi contribué à la formation des enquêteurs de nombreux pays, soit en intégrant des enquêteurs étrangers aux programmes de formation internes, soit en envoyant du personnel chevronné à l'étranger pour donner de la formation. Le BST

fournit aussi de l'information et des exemplaires de ses rapports à des organismes partenaires, et il participe à des études et à des groupes de travail internationaux en vue d'améliorer la sécurité des transports.

1.3.3 Risques et défis

Le BST est confronté à de nombreux risques et défis qui pourraient avoir des répercussions importantes sur sa capacité d'exécuter son mandat. Les gestionnaires en sont conscients et sont appelés à prendre les mesures qui s'imposent pour atténuer les risques tout en assurant la réalisation de leur mandat. Les plus grands défis relevés en 2007-2008 sont décrits dans les paragraphes suivants.

Capacité de l'organisation à gérer la charge de travail et les priorités compte tenu des ressources disponibles

Le BST continue à connaître une demande élevée d'enquêtes de la part du public, ainsi que de nombreuses pressions internes et externes concernant le maintien des activités existantes et la mise en œuvre de nouvelles initiatives ou la modification de pratiques existantes afin de satisfaire aux exigences de changement des agences centrales. D'autres facteurs continuent également à avoir une influence sur la capacité de l'organisation dont les mesures à mettre en œuvre afin d'atténuer les risques dans les domaines de la sécurité de la technologie de l'information et la planification de la continuité des opérations.

Le défi que nous devons relever consiste à continuer à remplir notre mandat avec des ressources financières qui s'amenuisent d'année en année alors que les attentes et les exigences augmentent et que certaines composantes de notre infrastructure vieillissent ou ne répondent plus à nos besoins. Nous devons donc trouver un juste équilibre entre le niveau d'activité et la capacité des ressources humaines et financières à notre disposition. Cela suppose de trouver des moyens de travailler encore plus efficacement tant à l'interne qu'à l'externe, de continuer à revoir nos processus et nos pratiques et de reconsidérer nos produits, nos services et nos façons de faire pour nous assurer que nos ressources sont utilisées de la façon la plus efficace possible pour réaliser des résultats optimaux.

Maintien d'un effectif bien informé et compétent

Le succès du BST et sa crédibilité en tant qu'organisation dépendent en grande partie de l'expertise, du professionnalisme et des compétences de ses employés. Bien que traditionnellement stable, le BST, comme de nombreuses organisations, fait face à une problématique particulière en ce qui concerne son effectif. De nombreux postes sont uniques, c'est-à-dire qu'une seule personne est responsable d'une tâche ou fonction précise. Au cours des prochaines années, le BST devra poursuivre ses efforts pour fonctionner de la façon la plus efficace possible alors que de nombreux employés et gestionnaires partiront à la retraite et que la pénurie de travailleurs dans certains des domaines de soutien fonctionnel au sein de la fonction publique ne sera pas résorbée. Des efforts accrus doivent donc être déployés pour poursuivre la mise en œuvre d'un processus de planification plus systématique des besoins en ressources humaines tant à

court terme qu'à long terme afin d'être en mesure d'obtenir les compétences dont nous avons besoin et d'élaborer des plans de relève ainsi que des programmes de formation et de mentorat pour assurer la prestation des services et conserver la base de connaissances et l'expertise technique du BST.

Les résultats du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux de 2005 nous ont permis d'obtenir une évaluation à jour de la satisfaction et des préoccupations des employés. L'analyse des éléments clés et des problèmes soulevés indique que des efforts sont nécessaires afin de répondre aux préoccupations des employés dans certains domaines dont les possibilités de promotion, la classification des postes, le perfectionnement de carrière et la possibilité de participer aux décisions. Ici aussi, le défi que nous devons relever consiste à affecter les ressources et les efforts de façon à concilier les préoccupations des employés et les impératifs de l'ensemble de nos obligations.

Maintien d'une infrastructure pour répondre à nos besoins en matière de technologie de l'information et de biens matériels

Comme nous l'avons vu précédemment, le BST doit équilibrer ses priorités pour s'acquitter de son mandat de façon cohérente et économique tout en conservant la confiance des intervenants dans l'intégrité de ses opérations. Le maintien d'une infrastructure fiable et durable qui réponde à nos besoins que ce soit au niveau de la technologie de l'information ou des autres catégories de biens est essentiel si nous voulons atteindre cet objectif. Le BST possède présentement près de 14 millions de dollars en immobilisations. Toutefois, nous avons investi un peu plus d'un million de dollars cette année pour les remplacer ou en acquérir de nouvelles; une somme bien insuffisante. Nous nous exposons ainsi à des risques importants qui pourraient compromettre notre capacité à répondre à nos besoins à plus ou moins long terme si nous ne mettons pas rapidement en place des mesures afin d'optimiser la gestion de nos actifs et les ressources que nous y allouons.

Transition du Système de gestion des enquêtes et de l'information de l'état de projet à celui d'outil de travail

Nous avons investi énormément de temps, de ressources et d'argent pour élaborer un Système de gestion des enquêtes et de l'information qui nous permet de mieux gérer nos activités tout en satisfaisant aux exigences gouvernementales en matière de gestion de l'information et de la technologie. Pour nous assurer que ce système continue d'être viable, nous devons l'utiliser et suivre l'approche systématique de la gestion du changement qui y est intégrée. La participation soutenue des enquêteurs dans la gestion du changement est essentielle pour garantir, au fur et à mesure que nous progressons, le respect des principes fondamentaux qui forment la base du système. Nous devons encourager les efforts qui visent à trouver des moyens de satisfaire à nos besoins en matière d'information sur les enquêtes par l'intermédiaire du Système de gestion des enquêtes et de l'information et les gestionnaires à tous les niveaux de l'organisation doivent décourager la mise en place de solutions de rechange indépendantes.

Nous devons rendre toutes les composantes du Système de gestion des enquêtes et de l'information entièrement fonctionnelles. Ces travaux résiduels doivent être effectués parallèlement à l'entretien continu et à la gestion du changement requis pour s'assurer que le module de gestion des enquêtes atteigne un niveau de stabilité, augmentant ainsi la charge de travail de l'équipe de conception du système et du personnel de la TI.

Les enquêteurs et le personnel de soutien voient également leur charge de travail s'accroître car ils doivent participer à la conception et à l'essai des autres fonctions du système. Des investissements continus sont donc nécessaires pour maintenir et gérer les composantes du Système de gestion des enquêtes et de l'information tant du point informatique que du point de vue opérationnel et organisationnel. Ne pas être en mesure de faire face à ces défis aurait des répercussions importantes sur la livraison des produits et des services, compte tenu que nous avons décidé consciemment de ne pas revenir aux anciens outils et systèmes. Une adoption et une utilisation partielles du Système de gestion des enquêtes et de l'information auraient pour résultats une perte de productivité et la création d'inefficacités dans nos processus de travail.

Gestion des engagements et des attentes externes

Au cours des dernières années, un certain nombre d'initiatives du BST en matière de communications ont fait mieux connaître l'organisme et son programme au public et aux intervenants. S'il est vrai que ces communications ont permis à l'organisation d'inciter les agents clés de changement à améliorer la sécurité des transports, elles ont aussi accru les exigences des intervenants à son égard (par exemple, les émissions en direct et les informations actualisées demandées constamment par les médias). Étant donné notre mode de fonctionnement et nos ressources de plus en plus limitées, nous devons continuer à veiller à ce que nos produits et services de communication externe soient disponibles, à jour et de la plus grande qualité afin de préserver les niveaux d'intégrité et de crédibilité requis pour réaliser pleinement notre mandat. Nous devons également déployer plus d'efforts pour concentrer nos activités de sensibilisation sur les enjeux de sécurité où il s'avère nécessaire d'obtenir des résultats.

1.3.4 Ressources

Le tableau suivant résume les ressources financières et humaines totales affectées au BST en 2007-2008 ainsi que les ressources réelles engagées dans la prestation du mandat. Les tableaux financiers 1 et 2 de la section 3 du présent rapport donnent des renseignements détaillés sur les résultats financiers globaux du BST et l'annexe C, les états financiers vérifiés.

Ressources financières (en milliers de dollars)

2007-2008		
Dépenses prévues	**Total des autorisations**	**Dépenses réelles**
29 350	31 546	30 440

Ressources humaines (en équivalents à temps plein)

2007-2008		
Prévues	**Réelles**	**Écart**
235	216	19

1.3.5 Architecture d'activités de programme

Le tableau suivant illustre l'architecture d'activités de programme (AAP) du BST. À la lumière des commentaires formulés par le Secrétariat du Conseil du Trésor lors de son évaluation du BST à l'égard du Cadre de responsabilisation de gestion, le Ministère a révisé son AAP en 2007-2008. L'architecture révisée a été approuvée par le Conseil du Trésor et entrera en vigueur en 2008-2009. Elle aura pour effet de mieux distinguer le résultat stratégique du BST de celui des autres organismes jouant un rôle dans le domaine des transports et de ramener les sous-activités de programme qui figurent dans le tableau ci-dessous au niveau des activités de programme.

Activité et sous-activités de programme par résultat stratégique	
Résultat stratégique	Promouvoir la sécurité des transports et réduire ainsi les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.
Résultat prévu	Une sensibilisation accrue aux questions de sécurité et le renforcement de la culture de la sécurité de la part des gouvernements, de l'industrie et du public.
Activité de programme	Mener des enquêtes de sécurité.
Résultat prévu	Mise en œuvre opportune, par les intervenants, de mesures de sécurité afin d'améliorer la sécurité des transports au profit des Canadiens et des Canadiennes.
Sous-activités de programme	Enquêtes – Aviation Enquêtes – Marine Enquêtes – Rail/Pipeline
Résultat prévu	Mise en évidence des lacunes de sécurité dans le réseau de transport et communication de ces lacunes aux intervenants et au public.

1.3.6 Priorités du BST

Dans son Rapport sur les plans et priorités de 2007-2008, le BST avait identifié cinq priorités. Elles étaient toutes des investissements stratégiques visant à améliorer la contribution du BST à la sécurité des transports, tant au Canada que sur la scène internationale, et à renforcer l'organisme.

Dans l'ensemble, il y a eu des progrès au chapitre de toutes ces priorités. Cependant, les objectifs n'ont pas tous été complètement atteints, en raison notamment de nos ressources humaines limitées et de certaines situations hors de notre contrôle. En de nombreuses occasions tout au long de l'exercice, les gestionnaires ont été confrontés au choix difficile de la réaffectation d'employés d'un projet ou d'une enquête à un ou une autre. Le tableau suivant donne un bref aperçu des résultats obtenus au cours de l'exercice.

Priorités du BST				
Priorités du BST	**Type**	**Sommaire du rendement**	**Dépenses prévues** (en milliers de dollars)	**Dépenses réelles** (en milliers de dollars)
Amélioration continue de la gestion de l'information	Déjà établie	Satisfait en partie aux attentes	480[*]	467
Gestion de la charge de travail et des priorités compte tenu des ressources disponibles	Nouvelle	Satisfait en partie aux attentes	75	59
Planification accrue en matière de ressources humaines pour assurer le maintien d'un effectif professionnel	Déjà établie	Satisfait en partie aux attentes	100	0
Examen de la viabilité de l'infrastructure	Nouvelle	Satisfait en partie aux attentes	50[*]	41
Poursuite des projets prioritaires résiduels de 2006-2007	Déjà établie	Satisfait pleinement aux attentes	95	110

[*] On a alloué une somme supplémentaire de 33 500 $ à ces deux projets prioritaires en milieu d'exercice.

1.4 Rendement par rapport aux priorités

Amélioration continue de la gestion de l'information

Au cours de l'année 2006-2007, nous avons déployé une grande partie du Système de gestion des enquêtes et de l'information, lequel suit les principes de la documentation centrale et nous permet de collaborer et de partager de l'information et d'avoir des procédures et des processus cohérents pour tous les secteurs.

Cette année, en plus de fournir des services continus d'appui aux utilisateurs, nous avons effectué une évaluation du rendement de notre infrastructure de la TI afin d'être en mesure d'en assurer la viabilité à long terme. Cet exercice a révélé entre autres que nous devions consacrer des efforts additionnels à l'élaboration de nos applications et de nos principaux processus en matière de TI, au soutien aux opérations de la TI et au développement des compétences du personnel de la TI. C'est pourquoi nous avons décidé de retarder la majorité des activités prévues dans le plan de cette année pour d'abord mettre en œuvre des mesures qui nous ont permis de poser les assises en vue de consolider nos acquis et d'améliorer le rendement du Système de gestion des enquêtes et de l'information. Nous avons également presque terminé la mise en œuvre de notre nouveau plan ministériel de classement des dossiers.

Gestion de la charge de travail et des priorités compte tenu des ressources disponibles

Pour remédier à l'amenuisement de nos ressources au fil des ans et pour nous assurer que nous sommes en mesure de répondre aux exigences croissantes du public en matière d'enquêtes compte tenu de notre charge de travail et de nos priorités, nous avons presque terminé l'examen de notre budget de base. Au terme de cet exercice, nous serons munis d'un modèle nous permettant d'établir le coût par activité de nos enquêtes sur les événements et ainsi être mieux outillé pour réaffecter nos ressources tant humaines que financières afin de répondre à nos besoins immédiats et futurs. Parallèlement à ces travaux, nous avons effectué un examen de la structure et des processus de gestion de nos ressources financières afin de nous assurer que nous en faisions une utilisation optimale pour atteindre les résultats escomptés.

Planification accrue en matière de ressources humaines pour assurer le maintien d'un effectif professionnel

La crédibilité et le succès du BST reposent en grande partie sur sa capacité à constituer et à maintenir un effectif professionnel pour assurer la continuité de ses opérations. La gestion s'est penchée de façon prioritaire au cours du présent exercice sur une planification accrue de ses besoins en matière de ressources humaines afin d'être en mesure de recruter de façon plus stratégique les employés dont elle a besoin pour réaliser son mandat et de former et perfectionner les employés en place.

Aucun projet de transfert des connaissances d'un employé d'expérience à un nouvel employé n'a été entrepris au cours de l'année. La haute gestion a toutefois décidé de continuer à réserver une partie du budget du BST à cette fin au cours du prochain exercice financier en prévision du départ à la retraite de titulaires de postes clés.

La haute gestion a également continué cette année à aborder et à surveiller l'évolution de certains enjeux propres au BST détaillés dans le Sondage auprès des employés de la fonction publique de 2005.

Examen de la viabilité de l'infrastructure

Toujours en raison de l'érosion continue de nos ressources et en vue de maintenir notre capacité à nous acquitter de notre mandat et à répondre à nos défis dans le futur, nous avons élargi l'examen des immobilisations amorcé l'an dernier. Cette année, nous avons examiné les installations et l'équipement de notre laboratoire technique ainsi que l'ensemble des systèmes informatiques et de l'équipement de bureau. Ces travaux devraient être terminés au début du prochain exercice et mener à la mise en place d'un cadre de gestion stratégique de nos immobilisations, ainsi qu'un plan d'investissement fondé sur le cycle de vie de nos biens.

Poursuite des projets prioritaires résiduels de 2006-2007

Nous avons également poursuivi les initiatives entamées en 2006-2007 en vue d'améliorer la planification de la continuité de nos activités. L'élaboration de nos plans opérationnels d'urgence et de reprise des activités est terminée. Ils seront mis en œuvre au cours du prochain exercice. Ces plans sont essentiels pour garantir la disponibilité continue des services et actifs essentiels à l'exécution de notre mandat. Un processus permanent de gouvernance et d'examen se greffera à ces plans.

Nous avons aussi terminé la mise en œuvre des mesures pour répondre aux normes de Gestion de la sécurité des technologies de l'information du Conseil du Trésor. Nous avons offert des cours de sensibilisation à la sécurité à tous nos employés et avons actualisé notre Politique sur l'utilisation acceptable des réseaux TI. Nous avons aussi terminé l'évaluation des menaces et des risques à l'égard de l'infrastructure de notre réseau, de nos principaux systèmes de TI et de nos locaux.

Section 2 : Analyse de l'activité de programme

2.1 Composantes du cadre de gestion du rendement

Le cadre actuel de gestion du rendement du BST comprend cinq documents. Le plan stratégique quinquennal du BST contient les orientations stratégiques de l'organisation. Le Rapport sur les plans et les priorités énonce à l'intention des parlementaires et des Canadiens et Canadiennes les résultats que l'organisation compte atteindre avec les ressources qui lui sont confiées et comment elle compte mesurer son rendement. Le Plan d'activités précise les principales initiatives et activités à l'appui des priorités de l'organisme. Il décrit également les principales priorités des directions et divisions ainsi que la répartition des ressources pour l'année à venir. Le Rapport annuel et le Rapport ministériel sur le rendement bouclent la chaîne de responsabilisation en fournissant respectivement au Parlement des détails sur les activités, les conclusions et les recommandations du BST et les résultats obtenus avec les ressources allouées à l'organisation.

2.2 Tableau de mesure du rendement

Le tableau ci-dessous illustre la mesure du rendement du BST. Ce dernier est actuellement en révision afin de l'aligner à la nouvelle AAP de l'organisation et satisfaire aux exigences de la Politique sur la structure de gestion et des résultats. Les cinq priorités énumérées dans la section 1.3.6 du présent document visent à appuyer et rehausser la capacité interne du BST à mener des enquêtes de sécurité et à communiquer des renseignements sur la sécurité.

Aperçu du tableau de mesure du rendement du BST

Architecture d'activités de programme	Définition	Résultats	Indicateurs(*)
Résultat stratégique	Promouvoir la sécurité des transports de façon à réduire les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement	Sensibilisation accrue aux questions de sécurité et renforcement de la culture de la sécurité de la part des gouvernements, de l'industrie et du public	• Mise en œuvre du Programme de sensibilisation • Disponibilité de l'information sur la sécurité et d'autres renseignements sur la sécurité des transports sur le site Web • Sensibilisation des intervenants et des clients à l'importance du BST et à l'incidence de ses activités • Coûts des projets du Plan d'activités

Architecture d'activités de programme	Définition	Résultats	Indicateurs(*)
			• Documents sur la sécurité publiés • Évaluation des réponses aux recommandations du BST
	Nom	**Résultats attendus**	
Activité de programme	Enquêtes de sécurité	Mise en œuvre opportune, par les intervenants, de mesures de sécurité afin d'améliorer la sécurité des transports au Canada	• Coûts des projets du Plan d'activités • Mesures de sécurité prises rapidement
Sous-activités de programme	1. Enquêtes – Transport aérien 2. Enquêtes – Transport maritime 3. Enquêtes – Transport par pipeline et ferroviaire 4. Services professionnels et de communications	Mise en évidence des lacunes de sécurité dans le réseau de transport et communication de ces lacunes aux intervenants et au public	• Nombre d'événements de transport • Nombre d'enquêtes entreprises, en cours et terminées • Durée des enquêtes terminées • Coût net des enquêtes terminées par secteur • Coût net moyen par enquête terminée • Nombre d'enquêtes entreprises et terminées par enquêteur • Nombre de communications de sécurité émises • Nombre de mesures de sécurité prises
(*) À moins d'indication contraire, les données utilisées dans le présent rapport pour ces indicateurs proviennent des systèmes d'information du BST.			

2.3 Ressources du BST par secteur

Pour tirer le meilleur parti possible des ressources et répondre efficacement aux besoins des intervenants, le BST a quatre secteurs de service clés correspondant aux quatre modes de transport relevant de son mandat : maritime, par pipeline, ferroviaire et aérien. Cette façon de faire assure une meilleure harmonisation avec l'industrie des transports et son fonctionnement. Ces secteurs représenteront également les quatre activités de programme de l'organisation à compter de 2008-2009.

Les ressources sont donc affectées et gérées séparément pour chacun de ces secteurs de service clés. Le tableau ci-dessous présente de l'information sur les dépenses prévues et réelles à l'égard des ressources financières et humaines pour les différents secteurs en 2007-2008. On trouve également aux sections 2.8 à 2.11 des renseignements détaillés sur les résultats atteints par chaque secteur de service.

Ressources du BST par secteur

Ressources financières (en milliers de dollars)		
	Dépenses prévues	**Dépenses réelles***
Transport maritime	7 103	7 405
Transport par pipeline	576	600
Transport ferroviaire	6 732	7 018
Transport aérien	18 048	18 815
Total	32 458	33 839
Ressources humaines (ÉTP)		
Transport maritime	53	49
Transport par pipeline	4	4
Transport ferroviaire	49	45
Transport aérien	128	118
Total	235	216

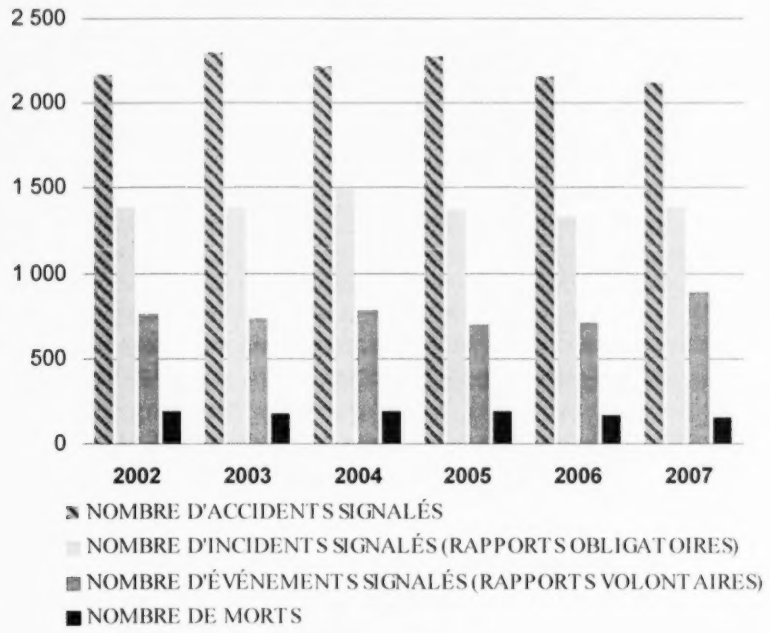
* Les dépenses financières réelles indiquées dans ce tableau comprennent les dépenses réelles des activités de programme plus le coût des services reçus à titre gracieux.

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

2.4 Événements de transport signalés au BST

En 2007, 2 119 accidents et 1 390 incidents ont été signalés conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire des événements[1]. Le nombre d'accidents a diminué de 2 % en 2007 par rapport au nombre d'accidents signalés en 2006 (2 161) et de 5 % par rapport à la moyenne annuelle entre 2002 et 2006 (2 223). Le nombre d'incidents signalés a augmenté en 2007 (1 390) par rapport à 2006 (1 325), mais a diminué par rapport à la moyenne annuelle entre 2002 et 2006 (1 392). Il y a eu 886 rapports volontaires sur des événements. Le nombre total de morts est de 155 en 2007, 13 de moins qu'en 2006, et 26 de moins que la moyenne entre 2002 et 2006.

Figure 1 : Événements signalés au BST



Les accidents et incidents signalés fournissent des indicateurs de rendement quant à la sécurité de l'ensemble du réseau, en plus d'aider à concentrer les efforts sur les initiatives et activités qui profitent grandement à la sécurité.

---

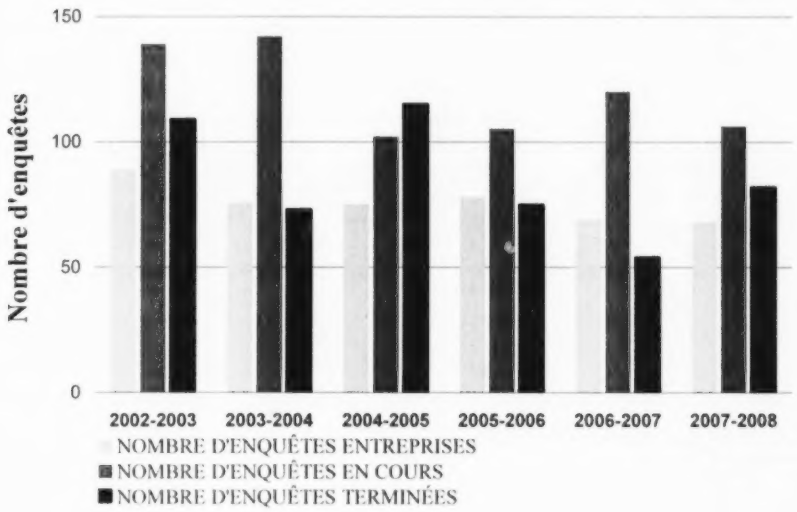
[1] Bien que les activités du Bureau soient celles de l'exercice 2007-2008, les statistiques sur les événements portent sur l'année civile 2007 à moins d'indication contraire. Veuillez prendre note que ces statistiques sont contenues dans une base de données qui est constamment mise à jour. Par conséquent, elles peuvent évoluer quelque peu avec le temps. Les comparaisons se font en général par rapport aux chiffres des 5 ou 10 dernières années.

2.5 Enquêtes entreprises, en cours et terminées

Tous les événements signalés ont été analysés selon la Politique de classification des événements du Bureau dans le but de déterminer lesquels présentaient les meilleures possibilités d'amélioration de la sécurité. L'information a été versée dans la base de données du BST aux fins d'archivage, d'analyse des tendances et de validation des lacunes de sécurité.

Le BST a entrepris des enquêtes sur 68 des quelque 3 900 événements qui lui ont été signalés au cours de l'exercice 2007-2008. Pendant cet exercice, 82 enquêtes ont été terminées comparativement à 57 pendant l'exercice précédent[2]. Parmi les 82 enquêtes terminées, 53,7 % (44) avaient débuté il y a plus de deux ans, 43,9 % (36) il y a plus d'un an et 2,4 % (2) à l'intérieur d'un an. Cet arriéré était plus prononcé dans les secteurs maritime et ferroviaire où respectivement 94,7 % et 64,3 % des enquêtes terminées avaient débuté il y a plus de deux ans. Quant au nombre d'enquêtes en cours, il a diminué à 106 à la fin de l'exercice par rapport à 120 au début.

Figure 2 : Enquêtes entreprises, en cours et terminées



Bien que dans l'ensemble nous visions une réduction de la durée moyenne de chaque enquête, cette dernière a continué d'augmenter pour atteindre 631 jours en 2007-2008. Cette situation s'explique par une combinaison de facteurs, notamment les efforts pour clore un plus grand nombre de dossiers d'enquête anciens dans les secteurs maritime et

---

[2] On considère qu'une enquête est terminée lorsque le rapport final a été publié. Une liste des rapports publiés par le BST en 2007-2008 par secteur se trouve à l'annexe A du Rapport annuel au Parlement 2007-2008 (http://www.tsb.gc.ca/fr/publications/annual_report/2008/report2007_2008_3.asp#annexe_a).

ferroviaire et ceux portant sur des enquêtes importantes. Parmi ces dernières on trouve celles sur des déraillements le long de la rivière Cheakamus (Colombie-Britannique) et au lac Wabamun (Alberta), sur l'échouement du *Queen of Oak Bay* exploité par la BC Ferries et le naufrage du *Queen of the North* exploité par la BC Ferries, ainsi que celles sur la perte du gouvernail de direction d'un avion d'Air Transat et la sortie de piste d'un avion d'Air France à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (Ontario).

Dans l'ensemble, le BST a toutefois continué à connaître beaucoup de succès au chapitre des lacunes de sécurité relevées et de la réduction des risques dans le réseau de transport. Les enquêtes du BST donnent lieu à des rapports dans lesquels il présente les lacunes relevées et formule, s'il y a lieu, des recommandations visant à réduire les risques. L'année dernière, toutes les enquêtes entreprises par le BST ont permis de cerner des lacunes de sécurité ou des facteurs contributifs et d'en faire état. Ces résultats révèlent une application rigoureuse de la Politique de classification des événements du BST qui a été établie pour permettre au BST de déterminer s'il y a lieu d'ouvrir une enquête, ainsi qu'une mise en œuvre rigoureuse de la méthode d'enquête. Cette démarche systématique garantit que les ressources du BST sont investies dans les domaines susceptibles de donner les meilleurs résultats sur le plan de la sécurité.

2.6 Communications de sécurité émises

En 2007-2008, outre les rapports d'enquête, le BST a produit 85 communications de sécurité, soit 28,2 % de plus que les 61 de 2006-2007. Parmi ces communications, on trouve 18 recommandations, 41 avis de sécurité et 26 lettres d'information (voir l'annexe A pour la définition de ces termes). Le BST a également cerné 14 préoccupations liées à la sécurité maritime, 6 préoccupations liées à la sécurité ferroviaire et 1 préoccupation liée à la sécurité aérienne. On trouve une ventilation de ces données par secteur aux sections 2.8 à 2.11.

De l'information sur la sécurité est également communiquée officieusement aux personnes et aux organismes concernés tout au long du processus d'enquête, ce qui leur permet de prendre immédiatement des mesures de sécurité, s'il y a lieu. Ceci fait également en sorte que, plutôt que de formuler des recommandations, le BST peut faire état des mesures correctives déjà prises par ces intervenants.

En vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, tout ministre fédéral à qui le BST a communiqué une recommandation est tenu, dans les 90 jours, d'informer le Bureau par écrit de toute mesure prise ou envisagée pour corriger la situation ou de préciser les raisons motivant l'absence de mesures correctives. Le Bureau examine chaque réponse afin de déterminer à quel point la lacune de sécurité a été corrigée. Lorsqu'une recommandation suscite des réponses à la fois au Canada et à l'étranger, l'évaluation du Bureau se fonde principalement sur la réponse canadienne.

2.7 Communiquer la sécurité des transports aux Canadiens et au monde des transports

L'année financière 2007-2008 a été fort occupée quand au nombre d'activités de communication et de sensibilisation entreprises pour assurer la mise en œuvre de nos recommandations et mesures de sécurité comme on peut le constater à la section 2.2 de notre rapport annuel (http://www.tsb.gc.ca/fr/publications/annual_report/2008/report2007_2008.asp#2.2). Bien qu'il soit difficile de mesurer les résultats de nos efforts en vue d'élargir la portée de nos activités de communication et en repousser les limites, des signes tangibles pointent vers un certain degré d'efficacité relativement à l'obtention des résultats escomptés. Les intervenants et les médias font usage dans leurs activités des messages de sécurité du BST. Les techniques et méthodes du BST suscitent un intérêt soutenu au Canada et de par le monde.

L'essai par tapotement n'a pas permis de constater une faiblesse de la gouverne de direction

« Le BST a conclu dans un rapport qu'une faiblesse de la substance en composite de la gouverne était responsable de l'incident à l'avion Airbus A310 d'Air Transat qui effectuait un vol entre Varadero (Cuba) et la ville de Québec en mars 2005. Les représentants du BST ont déclaré que les essais d'avant le décollage ont révélé aucune anomalie de la gouverne de direction du A310. Le composite est constitué d'une résine de polymère renforcée par des fibres de carbone incrustées. Dans des conditions difficiles, les fibres peuvent se séparer de la résine qui les entoure, créant un espace qui affaiblit la substance.

Lorsque les enquêteurs du BST ont exposé les composites endommagés à des changements de la pression d'air similaires à ceux produits lors des changements d'altitude en vol, ils ont découvert que les parties endommagées ont presque doublé instantanément. Ils ont conclu que l'espace dans la gouverne du A310 était suffisamment petit pour passer inaperçu au cours du test effectué avant le décollage mais avait progressé en vol, causant la rupture de la gouverne.

Boeing et Airbus, entre autres, effectuent l'essai par tapotement. Le BST espère susciter l'utilisation de tests plus fiables. »

Source : *New Scientist*, 1er décembre 2007

2.8 Secteur maritime

2.8.1 Événements et taux d'accidents

En 2007, 453 accidents maritimes ont été signalés au BST, 4 % de moins que les 472 de 2006 et 9 % de moins que la moyenne annuelle de 497 de 2002 à 2006. Le nombre de morts s'est élevé à 14 en 2007, moins que les 18 enregistrés en 2006 et que la moyenne annuelle de 2002 à 2006 (22).

En 2007, les accidents aux navires, qui représentaient 87 % des accidents maritimes, ont baissé à leur plus bas niveau en 30 ans, soit 393 contre 422 en 2006 et 447 en moyenne depuis cinq ans. Près de la moitié des navires en cause dans des accidents aux navires étaient des bateaux de pêche. Le nombre d'accidents de personnes à bord des navires, qui comprend les chutes, les électrocutions et d'autres types de blessures nécessitant une hospitalisation, a été de 60 en 2007, 20 % de plus qu'en 2006 (50) et 22 % de plus que la moyenne quinquennale (49).

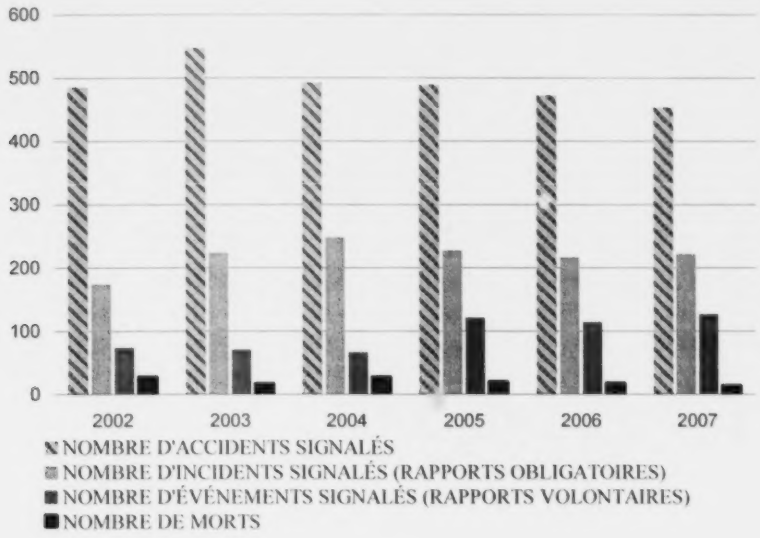
L'activité des navires commerciaux canadiens de plus de 15 tonneaux de jauge brute autres que les bateaux de pêche (à l'exception des navires à passagers et des paquebots de croisière) a augmenté de 2 % par rapport à la moyenne entre 2002 et 2006. Le taux d'accidents a ainsi baissé de 3 %, pour atteindre 3,3 accidents par tranche de 1 000 mouvements tandis que la moyenne quinquennale est de 3,4 accidents par tranche de 1 000 mouvements. Bien que l'activité des navires commerciaux étrangers autres que les bateaux de pêche ait augmenté de 2 % par rapport à la moyenne entre 2002 et 2006, le taux d'accidents a diminué de 6 %, se situant à 1,5 accident par tranche de 1 000 mouvements tandis que la moyenne quinquennale est de 1,6 accident par tranche de 1 000 mouvements.

En 2007, les accidents aux navires ont fait 3 morts, en baisse par rapport à 2006 (12) et à la moyenne quinquennale (15). Les accidents à bord des navires ont fait 11 morts, 5 de plus qu'en 2006 et 4 de plus que la moyenne quinquennale.

Il y a eu 28 navires perdus en 2007, une baisse par rapport à 2006 (34) et à la moyenne quinquennale (30).

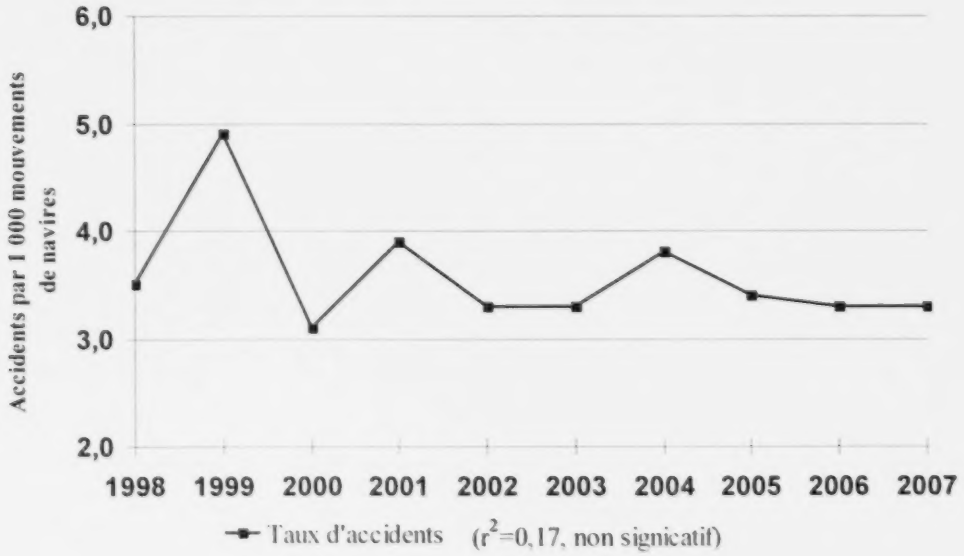
En 2007, 222 incidents maritimes ont été signalés au BST en vertu des exigences de déclaration. C'est là 3 % de plus que le total de 216 de 2006 et 2 % de plus que la moyenne quinquennale (218).

Figure 3 : Événements maritimes et nombre de morts



Un des indicateurs de la sécurité maritime au Canada est le taux d'accidents pour les navires battant pavillon canadien. Le taux de 2007 est resté le même que celui de 2006, soit 3,3 accidents par tranche de 1 000 mouvements. On ne dénote aucune tendance significative sur une période de 10 ans.

Figure 4 : Taux d'accidents aux navires pour les navires battant pavillon canadien



2.8.2 Enquêtes et communications de sécurité

En 2007-2008, on a entrepris 6 enquêtes sur des événements maritimes et on a terminé 19 enquêtes. Le nombre d'enquêtes terminées a plus que doublé comparativement à l'année dernière. Cette hausse s'explique par une réduction du nombre d'enquêtes entreprises, ce qui a permis à la Direction des enquêtes maritimes de se concentrer sur l'arriéré considérable de rapports. La durée moyenne des enquêtes terminées est passée à 936 jours, comparativement à 801 à l'exercice précédent. Cette situation s'explique par les efforts concertés pour clore les enquêtes plus anciennes et par le fait que la direction a concentré ses efforts pour publier le rapport sur le *Queen of the North*, enquête maritime la plus exhaustive dans l'histoire du BST.

Tableau 1 : Productivité dans le secteur maritime

	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008
Enquêtes entreprises	14	16	17	8	6
Enquêtes terminées	18	21	12	8	19
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	953	881	651	801	936
Recommandations	7	4	6	0	3
Avis de sécurité	6	9	5	8	12
Lettres d'information	11	8	8	8	4

2.8.3 Mesures de sécurité prises

Trois recommandations en matière de sécurité maritime ont été émises en 2007-2008. Pour obtenir plus de détails concernant ces dernières ainsi que toutes les autres mesures de sécurité prises par les agents de changement, veuillez consulter la section 2.3.3 du Rapport annuel au Parlement 2007-2008 (www.tsb.gc.ca/fr/publications/annual_report/2008/report2007_2008.asp#2.3.3.3). En 2007-2008, on n'a pas effectué d'évaluation ou de réévaluation des réponses à des recommandations émises au cours des années précédentes.

2.8.4 Liens aux ressources utilisées

Le tableau 2 indique les coûts nets des enquêtes maritimes pour les Canadiens et Canadiennes. On note une diminution des coûts nets par rapport à ceux de l'exercice précédent. Le coût net moyen par enquête terminée a subi une diminution de 60,6 % principalement en raison de la fin des opérations effectuées dans le cadre du naufrage du

traversier *Queen of the North*. Le nombre d'enquêtes terminées par enquêteur a plus que doublé par rapport à 2006-2007. Ceci est attribuable aux efforts déployés pour régler l'arriérage.

Tableau 2 : Ressources dans le secteur maritime*

	2006-2007		**2007-2008**	
	ÉTP	**en milliers de dollars**	**ÉTP**	**en milliers de dollars**
Coûts réels – Direction des enquêtes (Marine)	22,9	3 130	23,0	2 775
Coûts des services internes professionnels et de communication	16,1	1 840	15,3	1 774
Coûts des services intégrés	10,3	1 343	10,5	1 393
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		782		719
Services reçus gratuitement		808		744
Coûts nets des enquêtes dans le secteur maritime	49,3	7 904	48,8	7 405
Indicateurs	**2006-2007**		**2007-2008**	
Nombre d'enquêteurs	20,6		20,1	
Coût net moyen par enquête terminée	987 946 $		389 739 $	
Enquêtes entreprises par enquêteur	0,39		0,30	
Enquêtes terminées par enquêteur	0,44		0,94	

* Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

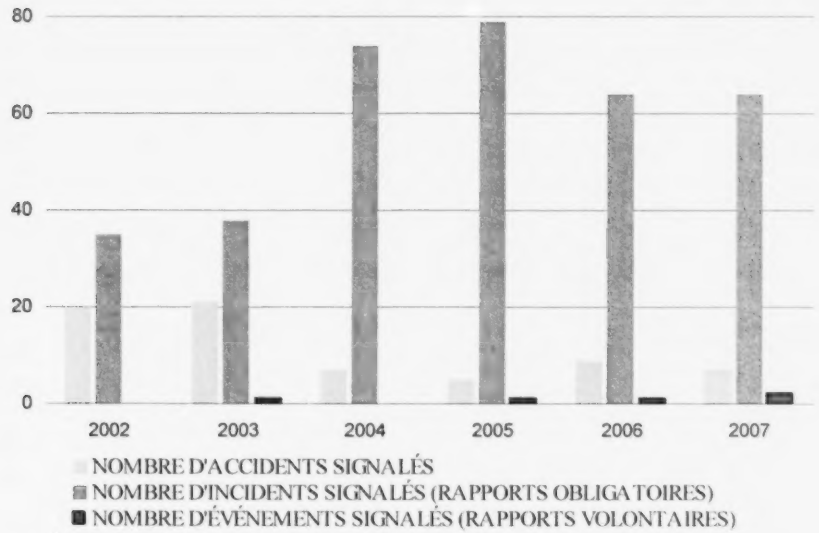
2.9 Secteur des pipelines

2.9.1 Événements et taux d'accidents

En 2007, 7 accidents de pipeline ont été signalés au BST, une baisse par rapport aux 9 accidents signalés en 2006 et une baisse par rapport à la moyenne de 2002 à 2006 (12). On estime que les activités liées aux pipelines sont restées les mêmes par rapport à l'année précédente. Le dernier accident mortel de pipeline sous compétence fédérale s'est produit en 1988. Le dernier accident entraînant des blessures graves est survenu en 2006.

En 2007, 64 incidents de pipeline ont été signalés au BST en vertu des exigences de déclaration, le même nombre qu'en 2006, mais en hausse par rapport à la moyenne quinquennale (58). Parmi ces incidents, 84 % étaient attribuables à des fuites non confinées ou non contrôlées de petites quantités de gaz, de pétrole ou de produits à haute pression de vapeur.

Figure 5 : Événements de pipeline



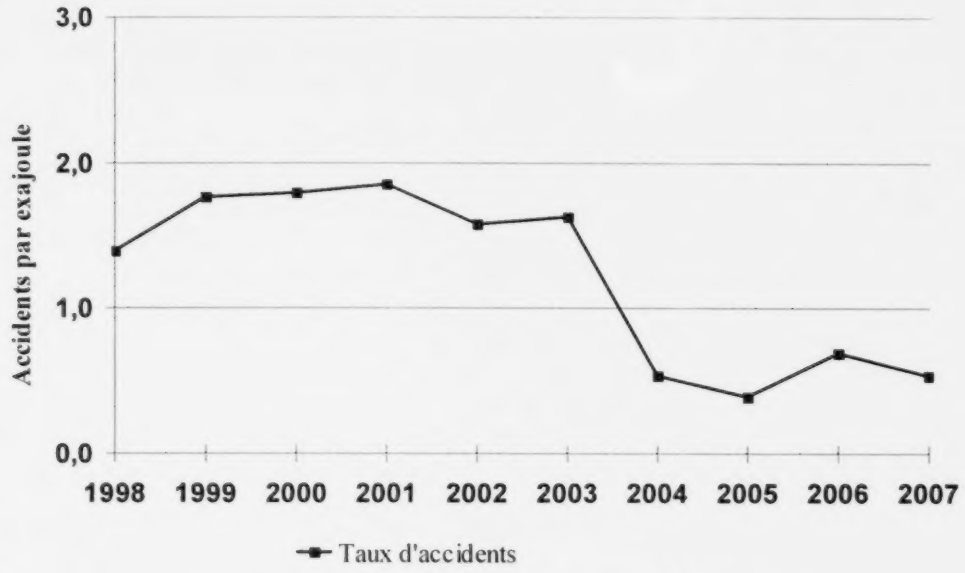
*Aucune perte de vie par suite d'un accident de pipeline n'a été signalée depuis 1988.

Un indicateur de la sécurité du transport par pipeline au Canada est le taux d'accidents de pipeline[3]. Ce taux a diminué à 0,5 accident par exajoule en 2007 comparativement à 0,7 en 2006 et à la moyenne quinquennale de 1,0.

---

[3] Le taux d'accidents de pipeline après 2003 témoigne de la répercussion des éclaircissements au sujet des exigences de déclaration des accidents et des incidents du BST à l'intention de l'industrie des pipelines, et des rajustements internes apportés à la base de données des événements de pipeline du BST.

Figure 6 : Taux d'accidents de pipeline



2.9.2 Enquêtes et communications de sécurité

En 2007-2008, deux enquêtes ont été entreprises sur des accidents de pipeline et deux enquêtes ont été terminées. La durée moyenne des enquêtes terminées est passée à 489 jours, comparativement à 407 jours en 2006-2007.

Tableau 3 : Productivité dans le secteur des pipelines

	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008
Enquêtes entreprises	0	0	2	1	2
Enquêtes terminées	0	2	1	1	2
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	0	1 081	922	407	489
Recommandations	0	0	0	0	0
Avis de sécurité	0	0	0	0	0
Lettres d'information	0	0	0	1	0

2.9.3 Mesures de sécurité prises

Aucune recommandation sur la sécurité des pipelines n'a été formulée au cours de l'exercice 2007-2008.

2.9.4 Liens aux ressources utilisées

Le tableau 4 indique les coûts nets pour les Canadiens et Canadiennes des enquêtes sur les accidents de pipeline. Les coûts nets des enquêtes dans le secteur des pipelines ont légèrement augmenté par rapport à 2006-2007. On a entrepris deux enquêtes cette année et on en a terminé deux.

Tableau 4 : Ressources dans le secteur des pipelines*

	2006-2007		**2007-2008**	
	ÉTP	**en milliers de dollars**	**ÉTP**	**en milliers de dollars**
Coûts réels – Direction des enquêtes (Pipeline)	2,0	216	2,0	225
Coûts des services internes professionnels et de communication	1,4	127	1,3	144
Coûts des services intégrés	0,9	93	0,9	113
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		54		58
Services reçus gratuitement		56		60
Coûts nets des enquêtes dans le secteur des pipelines	4,3	546	4,1	600
Indicateurs	**2006-2007**		**2007-2008**	
Nombre d'enquêteurs	2,0		1,95	
Coût net moyen par enquête terminée	545 422 $		300 204 $	
Enquêtes entreprises par enquêteur	0,5		1,03	
Enquêtes terminées par enquêteur	0,5		1,03	

* Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

2.10 Secteur ferroviaire

2.10.1 Événements et taux d'accidents

En 2007, 1 331 accidents ferroviaires ont été signalés au BST, soit 3 % de moins qu'en 2006 (1 378) et 4 % de moins que la moyenne annuelle entre 2002 et 2006 (1 391). On estime que l'activité ferroviaire a diminué de 3 % par rapport à 2006, mais est comparable à la moyenne quinquennale. Le taux d'accidents a diminué à 14,3 accidents par million de trains-milles en 2007, contre les 14,4 de 2006 et les 15,2 de la moyenne quinquennale. Les accidents ferroviaires ont fait 86 morts en 2007, en baisse par rapport à 2006 et à la moyenne quinquennale (95).

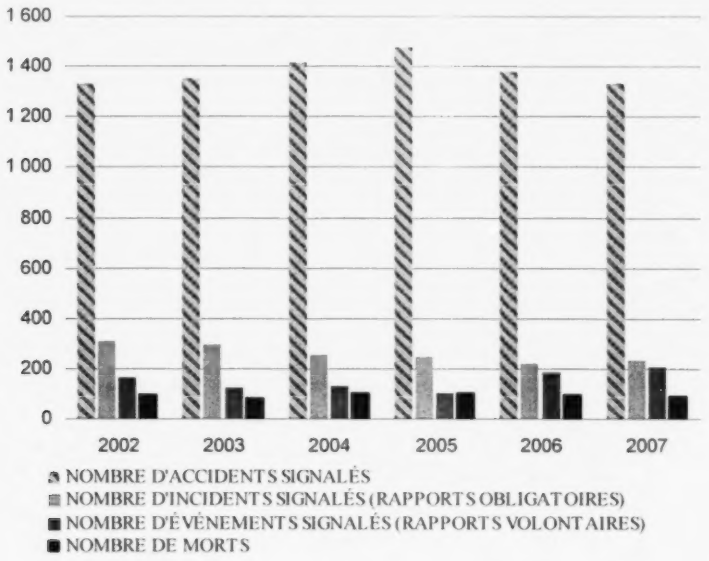
On a enregistré huit collisions en voie principale en 2007 comparativement à trois en 2006 et à la moyenne quinquennale de six. On a enregistré 161 déraillements en voie principale, soit 14 % de plus qu'en 2006 (141) et 3 % de plus que la moyenne quinquennale (156). Le nombre de déraillements hors d'une voie principale a diminué (639) par rapport à 2006 (704) et à la moyenne quinquennale (707).

Le nombre d'accidents aux passages à niveau a diminué par rapport à 2006, passant de 248 à 218, et par rapport à la moyenne quinquennale (254). Vingt-sept personnes ont perdu la vie par suite d'un accident à un passage à niveau, contre 28 en 2006 et en moyenne 33 par année depuis cinq ans. Les accidents survenus à des intrus ont augmenté de 8 % par rapport à 2006, passant de 92 à 99, et ont augmenté de 21 % par rapport à la moyenne de 2002 à 2006 (82). Avec un total de 57 morts en 2007, les accidents survenus à des intrus continuent de représenter la majorité des morts dans les accidents ferroviaires.

En 2007, on a enregistré 192 accidents mettant en cause des marchandises dangereuses (y compris des accidents aux passages à niveau avec un véhicule routier transportant une marchandise dangereuse), en hausse par rapport à 2006 (183), mais en baisse par rapport à la moyenne quinquennale (210). Cinq de ces accidents ont entraîné un déversement.

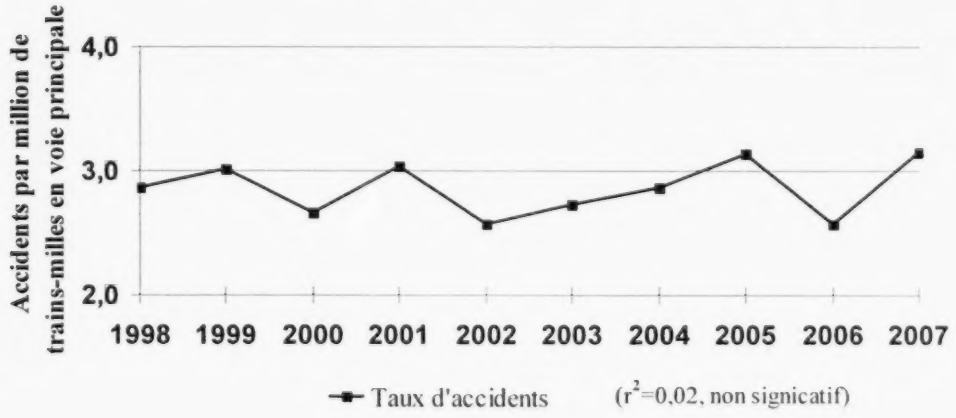
En 2007, le nombre d'incidents ferroviaires signalés au BST en vertu des exigences de déclaration a augmenté par rapport à 2006, passant de 221 à 233, mais a diminué par rapport à la moyenne quinquennale (265). La plus grande proportion des 233 incidents signalés étaient des mouvements dépassant les limites d'autorisation (113). Au second rang, on trouvait les fuites de marchandises dangereuses (90).

Figure 7 : Événements ferroviaires et nombre de morts



Un des indicateurs de la sécurité ferroviaire au Canada est le taux d'accidents en voie principale. Ce taux est passé de 2,6 accidents par million de trains-milles en voie principale en 2006 à 3,2 en 2007[4]. On ne dénote aucune tendance statistique significative sur une période de 10 ans.

Figure 8 : Taux d'accidents en voie principale



[4] Comme les statistiques sur les accidents (déraillements depuis 2001) ont été rajustées à la lumière des éclaircissements fournis à l'industrie sur les exigences de déclaration du BST, le taux d'accidents ferroviaires après 2001 a été mis à jour en conséquence.

2.10.2 Enquêtes et communications de sécurité

En tout, 11 nouvelles enquêtes sur des événements ferroviaires ont été entreprises en 2007-2008 et 14 enquêtes ont été terminées. La durée moyenne des enquêtes terminées a augmenté à 697 jours, comparativement à 598 à l'exercice précédent. Cette augmentation est due aux efforts concertés pour clore les enquêtes plus anciennes.

Tableau 5 : Productivité dans le secteur ferroviaire

	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008
Enquêtes entreprises	14	14	9	18	11
Enquêtes terminées	15	25	9	12	14
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	894	618	519	598	697
Recommandations	4	3	0	2	4
Avis de sécurité	7	6	9	8	16
Lettres d'information	11	10	8	2	13

2.10.3 Mesures de sécurité prises

Quatre recommandations en matière de sécurité ferroviaire ont été émises en 2007-2008. Pour obtenir des détails concernant ces recommandations, les réponses reçues à l'égard de certaines d'entre elles ainsi que toutes les autres mesures de sécurité prises par les agents de changement, veuillez consulter la section 2.5.3 du Rapport annuel au Parlement 2007-2008 (http://www.tsb.gc.ca/fr/publications/annual_report/2008/report2007_2008_2.asp#2.5.3). Cette section contient également l'évaluation des réponses à des recommandations émises en 2006-2007 dans le secteur ferroviaire.

La Direction des enquêtes (Rail) a également réévalué les réponses à 120 recommandations émises depuis 1991. Avec l'approbation du Bureau, on a fait passer le dossier de 4 recommandations d'actif à inactif, laissant donc 21 recommandations avec un dossier actif. Les réévaluations du Bureau ont été communiquées aux agents de changement appropriés à titre d'information et pour qu'ils puissent prendre les mesures qui s'imposent.

2.10.4 Liens aux ressources utilisées

Le tableau 6 indique les coûts nets des enquêtes ferroviaires pour les Canadiens et Canadiennes. Comparativement à l'exercice précédent, les coûts nets des enquêtes dans le secteur ferroviaire étaient sensiblement les mêmes. Le coût net moyen par enquête terminée a diminué de 15,9 % par rapport à l'exercice précédent. Le nombre d'enquêtes entreprises par enquêteur a diminué de 38,9 % et le nombre d'enquêtes terminées par enquêteur a augmenté de 15,6 %. Ces écarts sont attribuables au fait que la presque totalité des enquêtes terminées avaient été entreprises au cours des exercices précédents et qu'un nombre réduit de nouvelles enquêtes ont été entreprises.

Tableau 6 : Ressources dans le secteur ferroviaire*

	2006-2007		**2007-2008**	
	ÉTP	**en milliers de dollars**	**ÉTP**	**en milliers de dollars**
Coûts réels – Direction des enquêtes (Rail)	22,1	2 834	21,3	2 630
Coûts des services internes professionnels et de communication	15,5	1 666	14,2	1 681
Coûts des services intégrés	13,0	1 216	9,7	1 320
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		708		682
Services reçus gratuitement		732		705
Coûts nets des enquêtes dans le secteur ferroviaire	50,6	7 156	45,2	7 018
Indicateurs	**2006-2007**		**2007-2008**	
Nombre d'enquêteurs	18,95		18,92	
Coût net moyen par enquête terminée	596 345 $		501 293 $	
Enquêtes entreprises par enquêteur	0,95		0,58	
Enquêtes terminées par enquêteur	0,64		0,74	
* Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.				

2.11 Secteur aérien

2.11.1 Événements et taux d'accidents

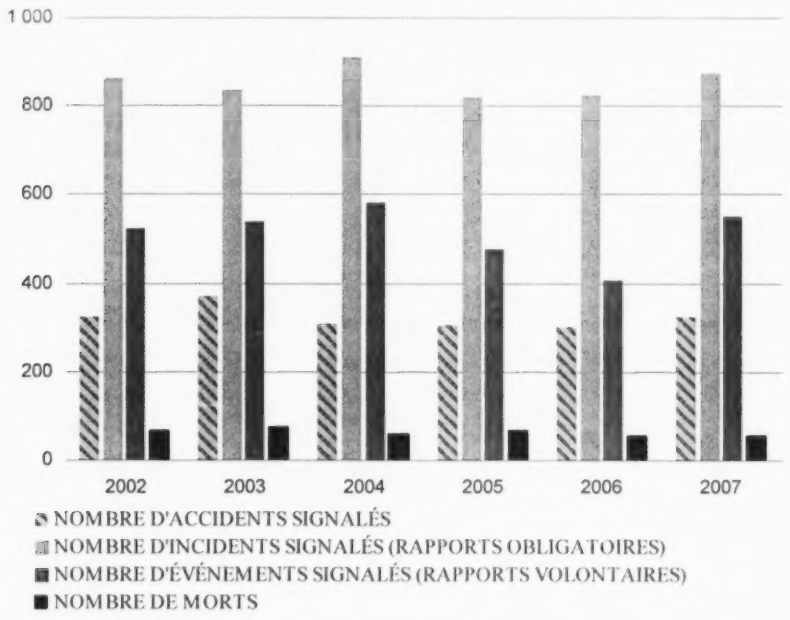
On a enregistré 284 accidents à des aéronefs immatriculés au Canada autres que des avions ultra-légers, en hausse de 8 % par rapport à 2006 (262) et de 6 % par rapport à la moyenne annuelle entre 2002 et 2006 (268). Le nombre d'heures de vol en 2007 est estimé à 4 373 000 heures, ce qui donne un taux d'accidents de 6,5 accidents par 100 000 heures de vol, en hausse par rapport au taux de 2006 (6,3), mais en baisse par rapport à la moyenne quinquennale (6,7). On a enregistré 33 accidents mortels (qui ont fait 49 morts) à des aéronefs immatriculés au Canada autres que des avions ultra-légers. Ces chiffres sont comparables à ceux de 2006 (31 accidents mortels qui ont fait 52 morts) et à ceux de la moyenne quinquennale (30 accidents mortels qui ont fait 50 morts). Sur ces 33 accidents mortels, 12 sont survenus à des aéronefs commerciaux (7 avions et 5 hélicoptères) et 14 des 21 autres sont survenus à des aéronefs privés.

Le nombre d'accidents d'avion ultra-léger a augmenté à 30 en 2007 contre 28 en 2006 et le nombre d'accidents mortels en 2007 (5) a augmenté par rapport à 2006 (1).

Le nombre d'aéronefs immatriculés à l'étranger en cause dans des accidents au Canada a baissé par rapport à 2006, passant de 14 à 10. En 2007, aucun accident mortel n'a mis en cause des aéronefs immatriculés à l'étranger. En 2006, ce nombre s'est chiffré à 2.

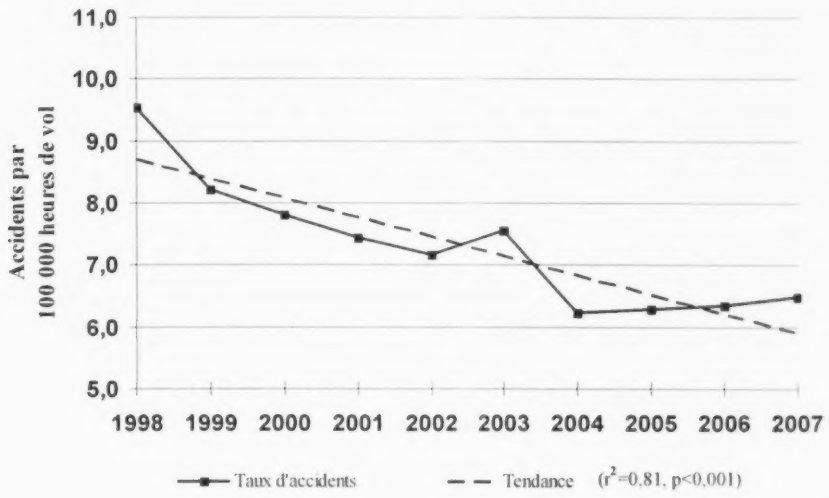
En 2007, 874 incidents ont été signalés au BST en vertu des exigences de déclaration des événements. Ce chiffre représente une hausse de 6 % par rapport au total de 2006 (825) et de 3 % par rapport à la moyenne de 2002 à 2006 (851).

Figure 9 : Événements aéronautiques et nombre de morts



Un des indicateurs de la sécurité aérienne au Canada est le taux d'accidents pour les aéronefs immatriculés au Canada. En 2007, ce taux a augmenté pour atteindre 6,5 accidents par 100 000 heures comparativement à 6,3 accidents par 100 000 heures en 2006, mais il est demeuré inférieur à la moyenne quinquennale (6,7). La ligne de tendance indique une orientation significative vers la baisse au cours des 10 dernières années.

Figure 10 : Taux d'accidents pour les aéronefs immatriculés au Canada



2.11.2 Enquêtes et communications de sécurité

Un total de 49 enquêtes sur des accidents aéronautiques ont été entreprises en 2007-2008 et 47 enquêtes ont été terminées. Ces chiffres représentent une augmentation du nombre d'enquêtes terminées par rapport à l'année précédente (36). La durée moyenne des enquêtes terminées a diminué à 493 jours, comparativement à 516 jours à l'exercice précédent.

Tableau 7 : Productivité dans le secteur aérien

	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008
Enquêtes entreprises	47	44	50	41	49
Enquêtes terminées	40	67	53	36	47
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	485	524	404	516	493
Recommandations	0	4	6	4	11
Avis de sécurité	9	9	7	16	13
Lettres d'information	8	6	5	12	9

2.11.3 Mesures de sécurité prises

Pour obtenir des détails concernant les 11 recommandations en matière de sécurité aérienne émises en 2007-2008 ainsi que toutes les autres mesures de sécurité prises par les agents de changement, veuillez consulter la section 2.6.3 du Rapport annuel au Parlement 2007-2008 (http://www.tsb.gc.ca/fr/publications/annual_report/2008/report2007_2008_2.asp#2.6.3). L'évaluation du Bureau à des réponses à des recommandations émises en 2006-2007 dans le secteur aérien se trouve également dans cette section.

La Direction des enquêtes (Air) a aussi réévalué les réponses à 39 recommandations des années précédentes. Avec l'approbation du Bureau, on a fait passer le dossier de 5 recommandations d'actif à inactif. À la fin de l'exercice 2007-2008, on comptait 43 recommandations avec un dossier actif. Les réévaluations du Bureau ont été communiquées aux agents de changement appropriés à titre d'information et pour qu'ils puissent prendre les mesures qui s'imposent.

2.11.4 Liens aux ressources utilisées

Le tableau 8 indique les coûts nets des enquêtes sur les événements aéronautiques pour les Canadiens et Canadiennes. Comparativement à l'exercice précédent, les coûts nets des enquêtes ont légèrement augmenté. Par contre, le coût net moyen par enquête terminée a diminué de 23,3 % car la majorité des enquêtes terminées avaient été entreprises au cours des exercices précédents. Le nombre d'enquêtes entreprises et terminées par enquêteur a respectivement augmenté de 26,3 % et de 35,8 %.

Tableau 8 : Ressources dans le secteur aérien*

	2006-2007		2007-2008	
	ÉTP	**en milliers de dollars**	**ÉTP**	**en milliers de dollars**
Coûts réels – Direction des enquêtes (Aviation)	58,1	7 444	55,8	7 051
Coûts des services internes professionnels et de communication	40,8	4 377	37,2	4 507
Coûts des services intégrés	26,1	3 194	25,4	3 540
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		1 859		1 828
Services reçus gratuitement		1 922		1 890
Coûts nets des enquêtes dans le secteur aérien	125,1	18 797	118,3	18 815

Indicateurs	2006-2007	2007-2008
Nombre d'enquêteurs	54,03	51,75
Coût net moyen par enquête terminée	522 135 $	400 329 $
Enquêtes entreprises par enquêteur	0,76	0,95
Enquêtes terminées par enquêteur	0,67	0,91

* Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Section 3 : Renseignements supplémentaires

3.1 Lien du ministère avec le secteur de résultats du gouvernement du Canada

Le BST vise un seul résultat stratégique : promouvoir la sécurité des transports de façon à réduire les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Ce résultat stratégique contribue à l'atteinte de l'objectif global du gouvernement du Canada visant « les communautés sécuritaires et sécurisées ».

3.2 Renseignements financiers

Les tableaux suivants fournissent un résumé des ressources financières qui ont été allouées au BST ainsi que des détails sur les ressources réelles engagées dans la prestation du mandat et la réalisation des objectifs ci-haut mentionnés.

Le tableau qui suit explique d'abord comment le Parlement a accordé des crédits au BST et reprend essentiellement le tableau sommaire du Budget principal des dépenses.

Tableau financier 1 : Crédits votés et législatifs

(en milliers de dollars)		2007-2008			
Crédit	**Libellé du crédit**	**Budget principal**	**Dépenses prévues**	**Autori-sations**	**Dépenses réelles**
	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports				
10	Dépenses de programme	25 415	25 793	28 210	27 104
(L)	Cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés	3 557	3 557	3 287	3 287
(L)	Dépenses du produit de l'aliénation de biens excédentaires de l'État	0	0	39	39
(L)	Revenus disponibles	0	0	10	10
	Total pour le ministère	28 972	29 350	31 546	30 440

Les autorisations totales sont la somme des montants prévus au Budget principal des dépenses et aux montants reçus par le biais de transferts du Conseil du Trésor.

Le tableau suivant donne une ventilation détaillée des modifications aux autorisations totales pendant l'année.

Autorisations	Montant (en milliers de dollars)
Budget principal des dépenses	28 972
Rajustements :	
- Crédit 15 du Conseil du Trésor[1]	954
- Crédit 22 du Conseil du Trésor[2]	1 274
- Crédit 23 du Conseil du Trésor[3]	567
(L) Rajustement de fin d'année aux régimes d'avantages sociaux des employés	(270)
(L) Dépenses du produit de l'aliénation de biens excédentaires de l'État	39
(L) Revenus disponibles	10
Autorisations totales	31 546

(1) Ce rajustement comprend les fonds reçus en guise de compensation pour les augmentations salariales accordées en vertu des conventions collectives.
(2) Ce rajustement représente le report de fonds du budget de fonctionnement de 2006-2007.
(3) Ce rajustement comprend les fonds reçus pour pallier les insuffisances salariales résultant du paiement d'indemnités de départ, de crédits de congé à la cessation d'emploi et de certaines indemnités de congé parental.

Le tableau suivant compare les données du Budget principal des dépenses, des dépenses prévues, du total des autorisations et des dépenses réelles du plus récent exercice terminé, de même que le montant historique des dépenses réelles du BST. En 2007-2008, le BST a utilisé 30 440 000 $ des autorisations permises. Les états financiers vérifiés du BST figurent à l'annexe C.

Tableau financier 2 : Comparaison des dépenses prévues aux dépenses réelles (équivalents à temps plein compris)

Activités de programme (en milliers de dollars)	2005-2006 Dépenses réelles	2006-2007 Dépenses réelles	2007-2008			
			Budget principal	Dépenses prévues	Total des autori-sations	Dépenses réelles
Enquêtes de sécurité	24 865	24 484	23 958	24 271	25 488	24 594
Services intégrés	6 434	6 400	5 014	5 079	6 058	5 846
Total	31 299	30 884	28 972	29 350	31 546	30 440
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	3 303	3 518	3 108	3 108	3 399	3 399
Total des dépenses ministérielles	34 602	34 402	32 080	32 458	34 945	33 839
Équivalents à temps plein	234	226	235	235	S/O	216

Les autorisations totales sont la somme des montants prévus au Budget principal des dépenses et des montants reçus par le biais de transferts du Conseil du Trésor.

Dans l'ensemble, les dépenses réelles pour 2007-2008 sont moins élevées que celles de 2006-2007 et de 2005-2006. Cette réduction s'explique par le fait qu'au cours des deux années précédentes, l'organisation avait reçu des autorisations supplémentaires de dépenser pour couvrir les coûts liés à des enquêtes majeures. De plus, cette année, un nombre important de postes étaient vacants et pour diverses raisons, les fonds dédiés aux projets prioritaires n'ont pas tous été dépensés. Si l'on fait abstraction de ces faits, les dépenses réelles du BST n'ont pas augmenté au cours des quatre dernières années sauf pour pallier les augmentations salariales des employés prévues dans les nouvelles conventions collectives.

3.3 Autres renseignements

Vous trouverez des renseignements concernant les sujets suivants sur le site Web du BST (www.bst.gc.ca) :

- Frais d'utilisation
- Normes de services pour les frais d'utilisation
- Réponse aux comités parlementaires et aux vérifications externes
- Réponse aux vérifications internes
- Politiques concernant les voyages

3.4 Données sur le BST et contacts

Vous trouverez sur le site Web du BST (www.bst.gc.ca) non seulement les rapports d'enquête que nous avons publiés mais également des rapports statistiques périodiques pour les quatre secteurs de transport ainsi que tous nos rapports les plus récents au Parlement.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec la :

Division des communications
Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage
4e étage
Gatineau (Québec)
K1A 1K8

Adresse électronique : communications@bst.gc.ca
Numéro de téléphone : 819-994-3741
Numéro de télécopieur : 819-997-2239

Annexes

Annexe A – Définitions
Annexe B – Liens à d'autres organismes jouant un rôle dans la sécurité des transports
Annexe C – États financiers vérifiés

Annexe A – Définitions

Avis de sécurité	moyen moins officiel qu'une recommandation pour signaler un problème de sécurité moins important à un responsable gouvernemental ou non gouvernemental
Lettre d'information sur la sécurité	lettre contenant de l'information liée à la sécurité, faisant souvent état de dangers locaux, adressée aux responsables gouvernementaux et aux dirigeants d'entreprises
Recommandation	moyen officiel utilisé pour attirer l'attention sur un problème de sécurité au sein du réseau de transport et qui demande habituellement une réponse de la part d'un ministre

Annexe B – Liens à d'autres organismes jouant un rôle dans la sécurité des transports

On peut trouver d'autres renseignements sur la sécurité des transports au Canada auprès d'autres organismes du gouvernement fédéral qui jouent un rôle dans ce domaine. Les liens Internet des principaux organismes sont les suivants :

Transports Canada ..... www.tc.gc.ca

Office national de l'énergie ..... www.one.gc.ca

Garde côtière canadienne ..... www.ccg-gcc.gc.ca

Office des transports du Canada ..... www.cta-otc.gc.ca

Gendarmerie royale du Canada ..... www.rcmp-grc.gc.ca

Ressources humaines et Développement social Canada ..... www.hrsdc-rhdcc.gc.ca

Défense nationale ..... www.mdn.ca

Des renseignements sur la sécurité des transports dans d'autres pays sont disponibles sur les sites suivants :

États-Unis

- National Transportation Safety Board ..... www.ntsb.gov
- Federal Aviation Administration ..... www.faa.gov

Australie

- Australian Transport Safety Bureau ..... www.atsb.gov.au

France

- Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile..... www.bea-fr.org

Royaume-Uni

- Air Accidents Investigation Branch ..... www.aaib.dft.gov.uk
- Marine Accident Investigation Branch ..... www.maib.dft.gov.uk

International

- Organisation de l'aviation civile internationale ..... www.icao.int
- Organisation maritime internationale ..... www.imo.org
- International Transportation Safety Association ..... www.itsasafety.org

Annexe C – États financiers vérifiés

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Déclaration de responsabilité de la direction

La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des états financiers ci-joints pour l'exercice terminé le 31 mars 2008 et toute l'information figurant dans ces états incombe à la direction du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information présentée dans les états financiers. Certaines informations présentées dans les états financiers sont fondées sur les meilleures estimations et le jugement de la direction et tiennent compte de l'importance relative. Pour s'acquitter de ses obligations au chapitre de la comptabilité et de la présentation des rapports, la direction tient des comptes qui permettent l'enregistrement centralisé des opérations financières du BST. L'information financière soumise pour la préparation des *Comptes publics du Canada* et incluse dans le *Rapport ministériel sur le rendement* du BST concorde avec les présents états financiers.

La direction possède un système de gestion financière et de contrôle interne conçu pour fournir une assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs sont protégés et que les opérations sont conformes à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qu'elles sont exécutées en conformité avec les règlements, qu'elles respectent les autorisations du Parlement et qu'elles sont comptabilisées de manière à rendre compte de l'utilisation des fonds publics. La direction veille également à l'objectivité et à l'intégrité des données de ses états financiers par la sélection appropriée, la formation et le perfectionnement d'employés qualifiés, par une organisation assurant une séparation appropriée des responsabilités et par des programmes de communication visant à assurer la compréhension des règlements, des politiques, des normes et des responsabilités de gestion dans tout le BST.

Les états financiers du BST ont fait l'objet d'une vérification par la vérificatrice générale du Canada, le vérificateur indépendant du gouvernement du Canada.

La présidente,

Wendy A. Tadros.

Wendy A. Tadros

L'agent financier supérieur,

Jean L. Laporte, FCGA

Gatineau, Canada
Le 1er août 2008

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

À la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada
et à la présidente du Conseil privé de la Reine pour le Canada

J'ai vérifié l'état de la situation financière du Bureau de la sécurité des transports du Canada au 31 mars 2008 et les états des résultats, de l'avoir du Canada et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière du Bureau de la sécurité des transports du Canada au 31 mars 2008 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Alain Boucher, CA
directeur principal

Ottawa, Canada
Le 1er août 2008

240 rue Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0G6

Bureau de la sécurité des transports du Canada
État de la situation financière
au 31 mars
(en milliers de dollars)

	2008	2007
ACTIF		
Actifs financiers		
Somme à recevoir du Trésor	2 163 $	1 812 $
Créances et avances (note 4)	317	329
Total des actifs financiers	2 480	2 141
Actifs non financiers		
Charges payées d'avance	38	53
Stocks	76	80
Immobilisations corporelles (note 5)	5 382	5 062
Total des actifs non financiers	5 496	5 195
Total de l'actif	**7 976 $**	**7 336 $**
Passif		
Créditeurs et charges à payer	2 439 $	2 099 $
Indemnités de vacances et congés compensatoires	974	1 045
Indemnités de départ (note 6)	3 802	4 020
Total du passif	7 215	7 164
Avoir du Canada	761	172
Total du passif et de l'avoir du Canada	**7 976 $**	**7 336 $**

Passif éventuel et obligations contractuelles (notes 7 et 8 respectivement)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

La présidente,

Wendy A. Tadros

Wendy A. Tadros

L'agent financier supérieur,

Jean L. Laporte, FCGA

Gatineau, Canada
Le 1er août 2008

Bureau de la sécurité des transports du Canada
État des résultats
Exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2008	2007
Charges		
Salaires	19 544 $	20 266 $
Avantages sociaux	4 418	5 151
Services professionnels et spéciaux	2 891	3 031
Transport et communications	2 050	2 017
Installations	1 937	1 850
Amortissement	944	998
Entretien et réparations	625	626
Services publics, fournitures, approvisionnements et matériel	445	476
Information	185	150
Locations	138	117
Perte sur l'aliénation d'actifs	17	5
Autres charges	6	1
Total des charges	**33 200**	**34 688**
Revenus		
Autres revenus non fiscaux	21	11
Vente de biens et services	17	7
Total des revenus	**38**	**18**
Coût de fonctionnement net avant l'administration d'activités à coûts partagés	**33 162**	**34 670**
Autres charges (note 9(c))	312	338
Autres revenus (note 9(c))	312	370
Coût de fonctionnement net	**33 162 $**	**34 638 $**

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Bureau de la sécurité des transports du Canada
État de l'avoir du Canada
Exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2008	2007
Avoir du Canada, début de l'exercice	**172 $**	**475 $**
Coût de fonctionnement net	(33 162)	(34 638)
Encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada	30 001	31 294
Variation - Somme à recevoir du Trésor	351	(477)
Services fournis gratuitement (note 9(a))	3 399	3 518
Avoir du Canada, fin de l'exercice	**761 $**	**172 $**

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Bureau de la sécurité des transports du Canada
État des flux de trésorerie
Exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2008	2007
Activités de fonctionnement		
Coût de fonctionnement net	33 162 $	34 638 $
Éléments hors trésorerie :		
Services fournis gratuitement par d'autres ministères	(3 399)	(3 518)
Amortissement des immobilisations corporelles	(944)	(998)
Perte sur l'aliénation et la dépréciation des immobilisations corporelles	(17)	(5)
	(4 360)	(4 521)
Variations de l'état de la situation financière :		
Augmentation (diminution) des créances et avances	(12)	270
Augmentation (diminution) des charges payées d'avance	(15)	1
Augmentation (diminution) des stocks	(4)	(50)
Diminution (augmentation) du passif	(51)	116
Encaisse utilisée par les activités de fonctionnement	**28 720**	**30 454**
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition d'immobilisations corporelles	1 314	842
Produit de l'aliénation d'immobilisations corporelles	(33)	(2)
Encaisse utilisée par les activités d'investissement en immobilisations	**1 281**	**840**
Encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada	**30 001 $**	**31 294 $**

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Notes complémentaires aux états financiers

1. Pouvoirs et objectifs

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST) a été constitué en 1990 en vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, et est un établissement public nommé à l'annexe II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Dans ses activités quotidiennes le BCEATST est aussi connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou tout simplement le BST. La mission du BST est de promouvoir la sécurité des transports. Le BST cherche à constater les manquements à la sécurité dans les accidents de transport et à faire des recommandations en vue de les éliminer ou de les réduire. De plus, le BST peut mener, outre des enquêtes indépendantes incluant des enquêtes publiques sur des accidents sélectionnés, des études sur des questions plus générales liées à la sécurité des transports. Le BST a le pouvoir exclusif, lorsqu'il fait enquête, d'émettre des conclusions sur les causes et les facteurs contributifs. Les charges de fonctionnement du BST sont financées par une autorisation budgétaire annuelle alors que les cotisations aux régimes d'avantages sociaux sont financées par des autorisations législatives.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

Les principales conventions comptables sont les suivantes :

(a) Crédits parlementaires - Le BST est financé par le gouvernement du Canada au moyen de crédits parlementaires. Les crédits consentis au BST ne correspondent pas à la présentation des rapports financiers en conformité avec les principes comptables généralement reconnus du Canada étant donné que les crédits sont fondés, dans une large mesure, sur les besoins de trésorerie. Par conséquent, les éléments comptabilisés dans l'état des résultats et dans l'état de la situation financière ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux qui sont prévus par les crédits parlementaires. La note 3 présente un rapprochement général entre les deux méthodes de présentation de rapports financiers.

(b) Encaisse nette fournie par le gouvernement - Le BST fonctionne au moyen du Trésor, qui est administré par le receveur général du Canada. La totalité de l'encaisse reçue par le BST est déposée au Trésor, et tous les décaissements faits par le BST sont prélevés sur le Trésor. L'encaisse nette fournie par le gouvernement est la différence entre toutes les rentrées de fonds et toutes les sorties de fonds, y compris les opérations entre les ministères au sein du gouvernement fédéral.

(c) La somme à recevoir du Trésor représente le montant d'argent que le BST a le droit de retirer du Trésor, sans autre autorisation, pour s'acquitter de ses dettes.

(d) Revenus - Les revenus sont comptabilisés dans l'exercice où les opérations ou les faits sous-jacents surviennent.

(e) Charges - Les charges sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilité d'exercice :

Les indemnités de vacances et les congés compensatoires sont passés en charges au fur et à mesure que les employés en acquièrent le droit en vertu de leurs conditions d'emploi respectives.

Les services fournis gratuitement par d'autres ministères sont comptabilisés à titre de charges de fonctionnement à leur coût estimatif.

(f) Avantages sociaux futurs

Prestations de retraite : Les employés admissibles participent au Régime de retraite de la fonction publique, un régime multi-employeurs administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations du BST au régime sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel elles sont engagées et elles représentent l'obligation totale du BST découlant du régime. En vertu des dispositions législatives en vigueur, le BST n'est pas tenu de verser des cotisations au titre de toute insuffisance actuarielle du régime.

Indemnités de départ : Les employés ont droit à des indemnités de départ, prévues dans leurs conventions collectives ou les conditions d'emploi. Le coût de ces indemnités s'accumule à mesure que les employés effectuent les services nécessaires pour les gagner. Le coût des avantages sociaux gagnés par les employés est calculé à l'aide de l'information provenant des résultats du passif déterminé sur une base actuarielle pour les indemnités de départ pour l'ensemble du gouvernement.

(g) Les créances sont comptabilisées en fonction des montants que l'on prévoit réaliser. Une provision est établie pour les créances dont le recouvrement est incertain.

(h) Stocks - Les stocks se composent de pièces, de matériel et de fournitures conservés pour l'exécution du programme à une date ultérieure et ne sont pas destinés à la revente. Ils sont évalués au coût. S'ils n'ont plus de potentiel de service, ils sont évalués au moindre du coût ou de la valeur de réalisation nette.

(i) Immobilisations corporelles - Toutes les immobilisations corporelles et les améliorations locatives dont le coût initial est d'au moins 2 000 $ sont comptabilisées à leur coût d'achat.

Les immobilisations corporelles sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation, comme suit :

Catégorie d'immobilisation	**Période d'amortissement**
Immeubles	30 ans
Ameublement	10 ans
Matériel de bureau	5 ans
Matériel de laboratoire	10 ans
Matériel informatique	4 ans
Logiciels (achetés)	3 ans
Logiciels (développés à l'interne)	10 ans
Véhicules automobiles	7 ans
Autres véhicules	15 ans
Améliorations locatives	Le moindre du reste de la durée du bail ou de la vie utile de l'amélioration

(j) Incertitude relative à la mesure - La préparation de ces états financiers conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public, exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés des actifs, des passifs, des revenus et des charges présentés dans les états financiers. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables. Les principaux éléments pour lesquels des estimations sont faites sont la durée de vie utile des immobilisations corporelles, les hypothèses sous-jacentes pour le passif au titre des indemnités de départ et l'évaluation des passifs éventuels. Les résultats réels pourraient différer des estimations de manière significative. Les estimations de la direction sont examinées périodiquement et, à mesure que les rajustements deviennent nécessaires, ils sont constatés dans les états financiers de l'exercice où ils sont connus.

3. Crédits parlementaires

Le BST reçoit son financement au moyen de crédits parlementaires annuels. Les éléments comptabilisés dans l'état des résultats et l'état de la situation financière d'un exercice peuvent être financés au moyen de crédits parlementaires qui ont été autorisés dans des exercices précédents, pendant l'exercice en cours ou qui le seront dans des exercices futurs. En conséquence, les résultats de fonctionnement nets du BST diffèrent selon qu'ils sont présentés selon leur financement octroyé par le gouvernement ou selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les différences sont rapprochées dans les tableaux suivants :

(a) Rapprochement du coût de fonctionnement net et des crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice:

	2008	2007
	(en milliers de dollars)	
Coût de fonctionnement net	**33 162 $**	**34 638 $**
Rajustements pour les éléments ayant une incidence sur le coût de fonctionnement net, mais qui n'ont pas d'incidence sur les crédits :		
Moins :		
Services fournis gratuitement	(3 399)	(3 518)
Amortissement des immobilisations corporelles	(944)	(998)
Perte sur l'aliénation et la dépréciation des immobilisations corporelles	(17)	(5)
	(4 360)	**(4 521)**
Plus :		
Indemnités de départ	218	(160)
Indemnités de vacances et congés compensatoires	71	80
Remboursements des charges d'exercices antérieurs	21	11
Divers revenus non fiscaux	17	39
Rajustements aux comptes créditeurs de fin d'exercice	16	4
	343	**(26)**
Rajustements pour les éléments sans incidence sur le coût de fonctionnement net, mais ayant une incidence sur les crédits :		
Moins :		
(Diminution) augmentation des charges payées d'avance	(15)	1
Utilisation des stocks	(4)	(50)
	(19)	**(49)**
Plus :		
Acquisition d'immobilisations corporelles	1 314	842
	1 314	**842**
Crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice	**30 440 $**	**30 884 $**

(b) Crédits parlementaires fournis et utilisés

	2008	2007
	(en milliers de dollars)	
Charges de fonctionnement du BCEATST – Crédit 10	**25 415 $**	**25 486 $**
Budget supplémentaire - Crédit 10a		1 674
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 15	954	1 096
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 22	1 274	
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 23	567	
Dépenses des revenus perçus en vertu de l'article 29.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*	10	4
Montants législatifs :		
Cotisations aux régimes d'avantages sociaux	3 287	3 403
Dépense du produit de l'aliénation de biens excédentaires de l'État	39	4
Moins :		
Crédits annulés: Fonctionnement	(1 106)	(783)
Crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice	**30 440 $**	**30 884 $**

(c) Rapprochement de l'encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada et des crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice

	2008	2007
	(en milliers de dollars)	
Encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada	**30 001 $**	**31 294 $**
Produits de l'aliénation des immobilisations corporelles	33	2
Remboursement des charges d'exercices antérieurs	21	11
Divers revenus non fiscaux	17	39
Rajustements aux comptes créditeurs de fin d'exercice	16	4
Diminution (augmentation) des créances et avances	12	(270)
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	340	(197)
Autres ajustements		1
Crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice	**30 440 $**	**30 884 $**

4. Créances et avances

	2008	2007
	(en milliers de dollars)	
Créances des autres ministères et organismes fédéraux	307 $	316 $
Créances de tiers	1	5
Avances aux employés	9	8
Total	**317 $**	**329 $**

5. Immobilisations corporelles

(en milliers de dollars)

Catégorie d'immobilisation	Coût historique 31 mars 2007	Acquisitions	Virements de travaux en cours	Aliénations et radiations	Amortissement cumulé 31 mars 2008	Valeur comptable nette 31 mars 2008	Valeur comptable nette 31 mars 2007
Immeubles	2 854 $	- $	- $	- $	2 282 $	572 $	689 $
Ameublement	981	178	-	-	561	598	500
Matériel de bureau	212	-	-	-	212	-	3
Matériel de laboratoire	2 407	165	-	-	1 913	659	588
Matériel informatique	3 414	411	-	-	3 128	697	594
Logiciels (achetés)	670	58	-	-	601	127	136
Logiciels (développés à l'interne)	2 002	-	590	-	319	2 273	1 885
Logiciels (en développement)	270	320	(590)	-	-	-	270
Véhicules automobiles	837	115	-	(239)	392	321	321
Autres véhicules	103	-	-	-	35	68	76
Améliorations locatives	34	67	-	-	34	67	-
Total	13 784 $	1 314 $	- $	(239) $	9 477 $	5 382 $	5 062 $

6. Avantages sociaux

(a) Prestations de retraite : Les employés du BST participent au Régime de retraite de la fonction publique qui est parrainé et administré par le gouvernement du Canada. Les prestations de retraite s'accumulent sur une période maximale de 35 ans au taux de 2 % par année de service donnant droit à pension, multiplié par la moyenne des gains des cinq meilleures années consécutives. Les prestations sont intégrées aux prestations du Régime de pensions du Canada et du Régime des rentes du Québec et sont indexées à l'inflation.

Tant les employés que le BST versent des cotisations couvrant le coût du régime. En 2007-2008 les charges s'élèvent à 2 396 441 $ (2 508 000 $ en 2006-2007), et sont constatées à titre de charges d'avantages sociaux, soit environ 2,7 fois les cotisations des employés, qui s'élèvent à 890 858 $.

La responsabilité du BST relative au Régime de retraite se limite à ses cotisations. Les excédents ou les déficits actuariels sont constatés dans les états financiers du gouvernement du Canada, en sa qualité de répondant du régime.

(b) Indemnités de départ : Le BST verse des indemnités de départ à ses employés en fonction de l'admissibilité, des années de service et du salaire final. Ces indemnités ne sont pas financées d'avance. Les indemnités seront prélevées sur les crédits parlementaires futurs. Les indemnités de départ au 31 mars s'établissent comme suit :

	2008	2007
	(en milliers de dollars)	
Indemnités de départ, début de l'exercice	4 020 $	3 860 $
Charge pour l'exercice constatée à titre d'avantages sociaux	178	608
Indemnités versées durant l'exercice	(396)	(448)
Indemnités de départ, fin de l'exercice	3 802 $	4 020 $

7. Passif éventuel

Dans le cours normal de ses activités, le BST est visé par diverses actions en justice. Certains passifs éventuels peuvent devenir des obligations réelles, selon que certains événements se réaliseront ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque fort de se produire ou de ne pas se produire, et que l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif et une charge sont comptabilisés dans les états financiers du BST.

Au 31 mars 2008, il n'y a aucune poursuite intentée contre le BST.

8. Obligations contractuelles

De par leur nature, les activités du BST peuvent donner lieu à des contrats et des obligations en vertu desquels le BST sera tenu d'effectuer des paiements échelonnés sur plusieurs exercices au fur et à mesure que les biens et les services seront reçus.

Voici les principales obligations contractuelles pour lesquelles une estimation raisonnable peut être faite :

(en milliers de dollars)	2009	2010	Total
Achat de biens et services	1 117 $	17 $	1 134 $

9. Opérations entre apparentés

En vertu du principe de propriété commune, le BST est apparenté à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Le BST conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon des modalités commerciales normales. De plus, au cours de l'exercice, le BST a reçu gratuitement des services d'autres ministères, comme il est indiqué à la partie (a).

(a) Services fournis gratuitement :

Au cours de l'exercice, le BST a reçu gratuitement des services d'autres ministères : installations,

administration des indemnités pour accidents du travail, cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires et services de vérification externe. Ces services gratuits ont été constatés comme charges à l'état des résultats du BST avec un montant correspondant à l'avoir du Canada:

	2008	2007
	(en milliers de dollars)	
Installations	1 937 $	1 850 $
Cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires	1 363	1 593
Services de vérification externe	78	60
Administration des indemnités pour accidents du travail	21	15
Total	**3 399 $**	**3 518 $**

Le gouvernement a structuré certaines de ses activités administratives de manière à optimiser l'efficience et l'efficacité de sorte qu'un seul ministère mène sans frais ces activités au nom de tous. Les coûts de ces services, qui comprennent les services de paye et d'émission des chèques fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, ne sont pas inclus à titre de charge dans l'état des résultats du BST puisqu'un montant raisonnable pour ces types de services ne peut pas être déterminé.

(b) Les soldes des comptes créditeurs à la fin de l'exercice avec des apparentés :

	2008	2007
	(en milliers de dollars)	
Comptes créditeurs – Autres ministères et organismes	200 $	197 $

(c) Administration d'activités à coûts partagés :

Le BST était responsable de coordonner la gestion financière des fonds pour les réseaux des petits organismes fédéraux. Les revenus sont constitués des apports au partage des coûts par l'ensemble des organismes. Les charges sont les déboursés effectués au nom du groupe. Chaque ministère fera rapport de sa quote-part respective des charges dans ses états financiers. Au cours de l'exercice, le BST a administré 311 500 $ en revenus (370 000 $ en 2006-2007) et a déboursé 16 751 $ en charges (338 000 $ en 2006-2007). À compter du 20 septembre 2007, le BST a transféré cette responsabilité à Bibliothèque et Archives Canada et le solde résiduel de 294 749 $ au compte a été transféré à cet organisme.

10. Chiffres correspondants

Les chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée pour l'exercice en cours.